

JUIN 1950



NUMÉRO 32

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES





À la fin du mois prochain, vous recevrez tous le Rapport Annuel de la Standard Française des Pétroles, dans la forme même où il aura été distribué à nos actionnaires à leur Assemblée Générale du 30 juin.

Et, à ce propos, je voudrais vous dire un mot sur le rôle des « actionnaires » d'une grande Société et de la façon dont, en particulier, « les nôtres » comprennent ce rôle.

On entend fréquemment, dans le public, des réflexions de ce genre : « Les actionnaires ?... Ils ne cherchent qu'à gagner de l'argent à tout prix et si d'aventure un Conseil d'Administration s'avisait de gérer leur Société en poursuivant d'autres buts, il ne ferait pas long feu !... »

Il est certain que nombreux sont les actionnaires qui ne s'occupent de la société dont ils possèdent des titres que pour en suivre les résultats financiers. Cela tient, d'une part, à une grave déformation dans la conception de leur rôle normal de *propriétaires* et au fait que beaucoup de Conseils d'Administration, se croyant habiles, négligent systématiquement d'intéresser les actionnaires à la vie même de leur affaire.

Or, les actionnaires d'une société anonyme ne sont pas de simples « porteurs » de titres, se bornant à spéculer sur le bénéfice qu'ils peuvent retirer de la possession ou de la vente de leurs actions. Ils sont avant tout des *entrepreneurs* — au sens le plus noble du terme — Comme tels, même si le Conseil d'Administration a la charge et la responsabilité technique de la gestion, ils sont moralement responsables vis-à-vis de la collectivité qu'ils doivent servir en maintenant ou en développant des activités créatrices.

... En achetant ce qu'il est convenu d'appeler « une valeur », ils font autre chose que de participer à une loterie ou un jeu. Ils s'associent à une entreprise, ils entrent dans une communauté où actionnaires et collaborateurs doivent unir leurs efforts en vue du bien public.

C'est du moins la conception qui se dégage des rapports existant entre les actionnaires de la Standard Française des Pétroles et l'équipe que constitue notre personnel. Il fallait que je vous l'indique : voilà qui est fait.

S. SCHEER PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

La pétrole et l'industrie alimentaire : Pains de paraffine après raffinage (phot. Gordon Parks - Col. Esso).

JUIN 1950

NUMÉRO 35

Esso REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8°)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 321 ET 241

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX
D'ENTREPRISE DE FRANCE

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Éditorial | 1 |
| Circulation à Paris | 2 |
| Tap line | 4 |
| Nylon | 9 |
| L'Ipsophone | 12 |
| Deux jours avec P.-E. Victor | 13 |
| Surveillance aérienne des pipe-lines .. | 16 |
| Le pétrole et l'industrie alimentaire .. | 18 |
| L'Esso-Languedoc | 20 |
| Echange d'enfants | 27 |
| Les pertes sur stock | 32 |

Et nos rubriques habituelles : Nouvelles brèves - Nominations et promotions - Gratifications pour longs services - Pétrole et Littérature - Concours d'Esso-Revue - Revue de la Presse - Une page pour vous, Madame - Le courrier des lecteurs - Entre Nous - Chronique sociale - Les bonnes idées paient - Esso-Sports.

Photographies

N. Y. TIMES, p. 1 - HARTMAN STUDIOS PRESS ASSOCIATION, p. 10, 11 - COLLECTION Esso (CORSENI), p. 6, 7 et 8 - (DEFAUT), 13, 14 et 15 - (TODD-WEBB), p. 10 - (MOREL), p. 20 - [J. B. MERCIER], p. 32.

Illustrations

J. MATGE, p. 2, 3, 4, 5 et 12 - JOHN WORSLEY, p. 16 - A. HARVEY, p. 32.

Mise en page : A.-B. FERREY

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.

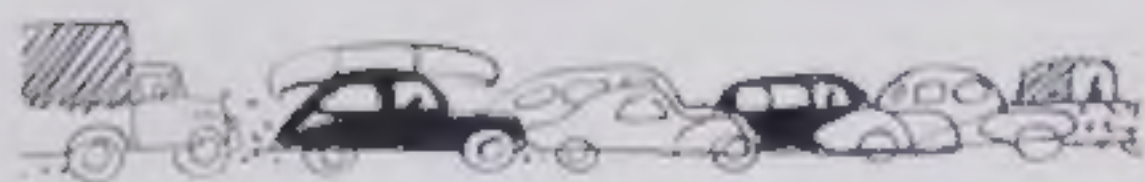


Notre couverture donne un aspect de la circulation à Paris : le sens unique de la rue de Rivoli (Col. Esso, Photo Todd-Webb).

LA CIRCULATION



A PARIS



DE L'ESSENCE A FLOTS...

Ce n'est pas aujourd'hui seulement que se posent les problèmes de la circulation ; ils sont seulement aggravés par l'accroissement du nombre des véhicules et, plus que jamais, à l'ordre du jour. En effet, nous n'avons que 180.000 véhicules qui roulaient à Paris en 1945 ; ce chiffre a doublé ! Il passe, à présent, 6.000 voitures par heure au carrefour de l'Opéra, 5.000 à Saint-Augustin et autant à Richelieu-

Paris est une très vieille cité, puisqu'on fête ses deux mille ans ; elle n'a donc pas été construite, on s'en doute, pour la circulation des 350.000 véhicules qui la sillonnent aujourd'hui en tous sens. Et les urbanistes de l'ancien temps n'avaient pas prévu de larges avenues se coupant à angles droits, pour faciliter la tâche des techniciens chargés de la bonne circulation et des transports dans la capitale, en 1950.

Drouot. Le vendredi, jour où la circulation est la plus intense, il en passe le triple aux heures de « pointe » (ce qui représente des flots d'essence et de gas-oil, une véritable marée qui coule dans toutes les artères parisiennes).

PROBLÈMES URGENTS

Le « cœur » des affaires est situé au centre de la capitale, ainsi que le « ventre » avec les Halles Centrales, ce qui aboutit



à l'impossibilité de circuler à certaines heures. Le trafic des Halles commence très tôt le matin ; d'abord, les gros poids lourds apportent leurs marchandises, ensuite, après la vente, d'autres camions ou camionnettes viennent charger ces mêmes marchandises apportées quelques heures avant. Ainsi, par exemple, des légumes, livrés le matin par un camion en provenance de Chartres, repartent l'après-midi par le même chemin, s'ils sont achetés par des revendeurs du sud de Paris. Que

faire pour éviter ces doubles trafics quotidiens ? Décentraliser les Halles ? Mais où, et de quelle manière ? Essayez donc d'aller déménager les Halles un beau matin... ! Les touristes étrangers formulent bien d'autres critiques, lorsqu'ils disent à leurs amis : « On met quarante-cinq minutes pour venir en avion de Londres au Bourget et autant, ou plus, pour parcourir en autocar la distance de l'aérodrome à Paris ». Des Parisiens ont suggéré de donner un gabarit maximum aux voitures particulières : « Une 4 CV, vaut une grosse voiture ; plus de longs capots, du court ! ». D'autres ont déclaré : « Augmentez le nombre des autobus ! ». Bref, chacun y va de son petit avis pour « aider » les autorités ; la Presse, même, s'est déchaînée au moment de l'application des nouveaux sens interdits. Mais beaucoup de conducteurs parisiens, s'ils sont d'une adresse surprenante, sont bien frondeurs et enfreignent régulièrement, et presque consciencieusement, les règles élémentaires de la circulation, ce qui n'est pas pour faciliter celle-ci.

LE MÉTRO UTOPIQUE ?

La solution ? C'est très simple ; on sait très bien comment on pourrait désembouteiller Paris. Il suffirait de percer un « métro » pour automobiles, par exemple de la Porte Cléchy au Carrefour St-Michel, du boulevard Haussmann au carrefour Magenta, et de la Bastille aux Champs-Élysées. Il n'y a qu'un inconvénient à ce plan, c'est que la construction de ces souterrains, qui n'est pas utopique du tout, reviendrait aux environs de trois milliards de francs par kilomètre ; alors... En attendant, on pourrait élargir les voies existantes... mais, est-ce bien le moment de détruire des immeubles, mêmes inesthétiques, et d'expulser des locataires ? Non, n'est-ce pas, alors soyons sérieux et ne grevons pas les budgets à coups de milliards. Ils n'y résisteraient pas.

LES INTÉRÊTS EN JEU

Après avoir étudié ces problèmes, et bien d'autres encore, il ne restait plus aux spécialistes qu'à créer de nouveaux sens uniques (29 en tout), à limiter la durée du

stationnement dans certaines artères, et même à l'interdire dans d'autres. Alors, M. M. Guinet, Directeur de la Circulation et des Transports à la Préfecture de Police, a reçu quantité de lettres de réclamations, protestant contre ces mesures ; elles émanaient de chauffeurs, de compagnies de transports et, surtout, de commerçants. Bref, mécontentement des intérêts privés. Mais, depuis cinq ans qu'il s'occupe de ces questions, M. Guinet les a étudiées à fond ; il est prêt à répondre à toutes les critiques : « Il faut faire comprendre aux intérêts privés qu'ils doivent passer au second plan, après l'intérêt général du Public ; dites-le bien à vos lecteurs ! ».

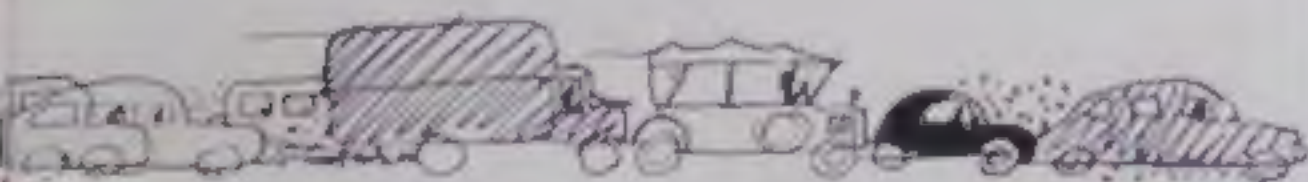
SOLUTIONS IMMÉDIATES

M. Erzog, ingénieur-chef des travaux de la Préfecture de la Seine, collabore à améliorer la circulation et, malgré ses occupations, il a bien voulu nous recevoir et nous parler des réalisations de ses services. Ils ont étudié et réalisé un gros travail : la « coordination des feux » sur les parcours : Solferino-Sully-Morland, rue Montmartre-rue de Cléry, et Place de la Trinité. Il s'agit d'un réglage automatique et chronométré de la vitesse d'allumage des feux verts et rouges, de telle manière qu'une voiture partant, par exemple, du Pont Solferino et longeant la Seine sur la rive droite, passe tous les feux au « vert » jusqu'au Pont Sully, sans subir d'arrêt ! On espère, dès que les crédits le permettront, réaliser aussi la synchronisation de la rive gauche aux Champs-Élysées, et équiper d'autres carrefours. Ils coûteront chacun deux à douze millions de francs, suivant leur importance. M. G. Maurice, Directeur de la Police Municipale, a généralisé, lui, l'équipement des Gardiens de la Paix en « Angas » (comme disent les étudiants), par l'emploi de la grande pèlerine blanche qui signale de loin les gestes des agents à l'attention des chauffeurs et facilite leur service la nuit. Il y en a déjà plus d'une cinquantaine et leur nombre ira croissant.

PARIS, CAPITALE TOURISTIQUE

Une Commission du Conseil Municipal de Paris a examiné à fond, à l'Hôtel de Ville, avec M. R. Léonard, Préfet de Police, tous les problèmes de la circulation et a reconnu l'urgence de l'organisation de *parcs de stationnement* dans certains quartiers du centre. D'autre part, aux portes de la capitale, il sera possible de garer les voitures en provenance de la banlieue et de la province. Enfin, l'aménagement de nouveaux passages souterrains, ainsi que de terre-pleins de stationnement (notamment à l'Etoile et à la Madeleine) a été décidé. L'ensemble de ces travaux nécessiterait un budget de 500 millions approximativement. En dehors de ces solutions coûteuses, mais radicales et seules capables d'emporter

l'approbation générale, il n'existe que des demi-mesures, qui ne peuvent améliorer que très momentanément une circulation sans cesse croissante. On se rend compte, à la lecture du bref énoncé des problèmes principaux de la circulation, qu'une capitale touristique comme Paris, sillonnée quotidiennement par des centaines de milliers de voitures de toutes catégories, se doit de régler ce problème primordial autrement que par des sens uniques ! Les techniciens estiment, d'après leurs statistiques, qu'en 1953, on ne pourra plus circuler ; que fera-t-on alors ?... « des hélicoptères ! » m'a répondu, sans rire, un agent de la circulation !



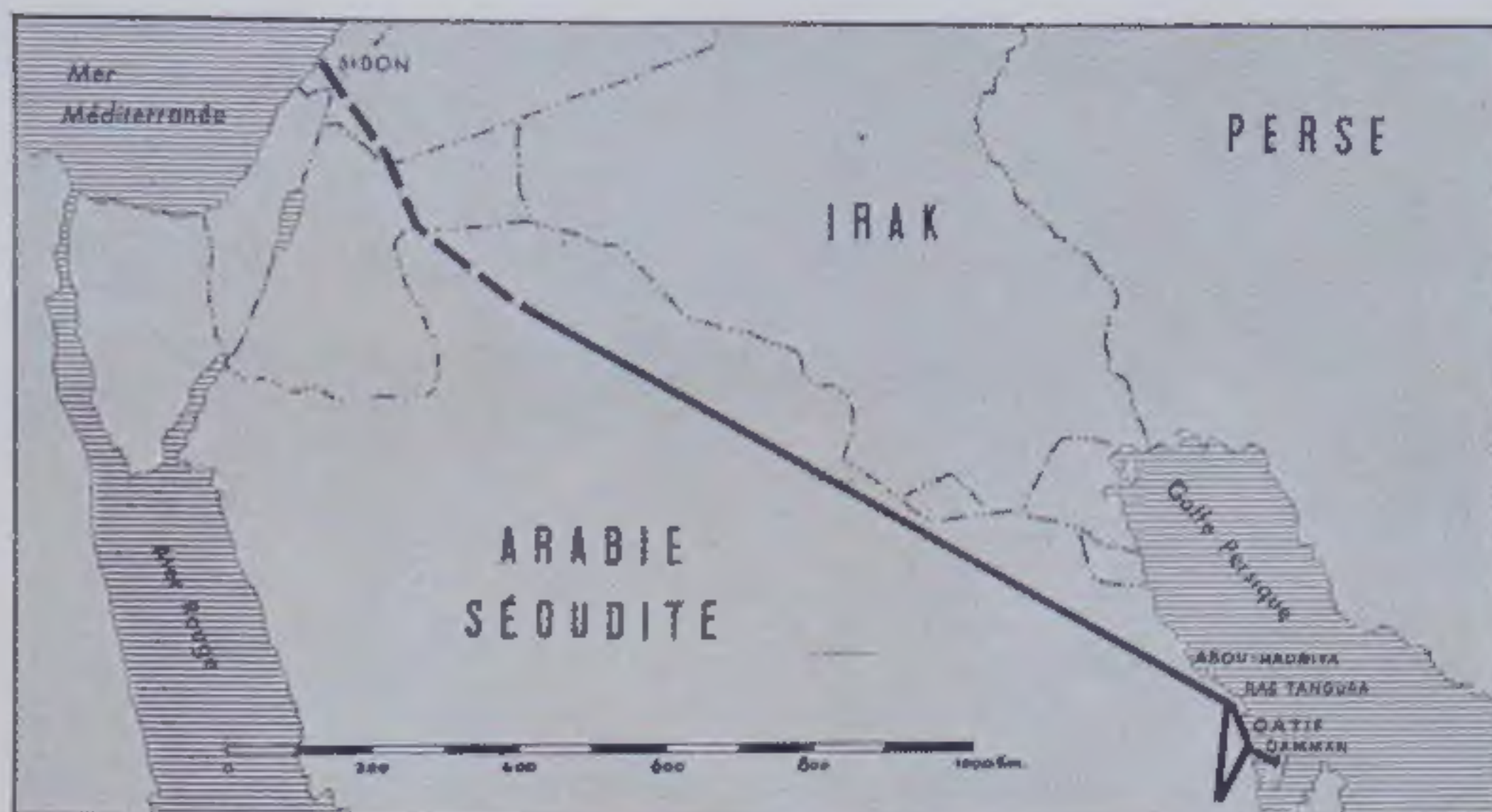


Les concessions pétrolières de l'Arabian American Oil Co. (Aramco), en Arabie Séoudite, s'étendent sur plus de 1.350.000 km² ce qui dépasse la superficie du Texas et de la Californie réunis (1). Les premiers travaux de prospection furent entrepris en 1933, mais il fallut attendre 1939 pour que la production soit appréciable. L'Aramco dispose aujourd'hui de réserves reconnues s'élevant à environ 1 milliard de tonnes et sa production quotidienne est de 70.000 tonnes (1^{er} semestre 1949) réparties sur 60 puits. Cette compagnie distille dans sa raffinerie de Ras-Tanoura, sur le Golfe Persique, 17.000 tonnes de brut par jour. Une partie du brut restant est vendue à la Bahrain Petroleum Co. Ltd. et l'autre sert à approvisionner des marchés étrangers. Il existe également une zone neutre, qui n'est pas encore mise en exploitation, et qui s'étend sur 5.700 km² entre le Koweït et l'Arabie Séoudite ; dans cette zone, la concession est détenue à part égale par l'Aramco et l'American Independent Oil Co. La production totale du Moyen-Orient s'est élevée en 1948 à 56,3 millions de tonnes, provenant de 245 puits et les réserves reconnues sont de 4,5 milliards de tonnes. Ces réserves sont supérieures à celles de toutes les autres régions pétrolières du monde. Le brut d'Arabie, qui

est le brut-type du Moyen-Orient, est extrait de quatre couches calcaires saturées, dont l'épaisseur va de 80 à 130 mètres.

La profondeur des puits varie entre 1.300 et 2.300 mètres.

Le pétrole brut jaillit sous pression ; le rapport gaz/pétrole est de 180 à 200 m³ de gaz par tonne



Le "Tapline" (Transarabian Pipe-Line), le plus important pipe-line dont la construction ait jamais été entreprise, mérite d'être appelé le "pipe-line de la paix". Il permettra d'assurer une grande partie des approvisionnements en pétrole des pays d'Europe et contribuera ainsi au succès du plan de relèvement européen.

gène sulfureux et autres pertes de raffinage, 4,50 %. Aux Etats-Unis, on n'attachait guère d'importance au développement des ressources pétrolières du Moyen-Orient, jusqu'au jour où, pendant la dernière guerre, la raffinerie de Ras-Tanoura, que possède l'Aramco, devint une des principales sources d'approvisionnement des Alliés, pour leurs bases navales et militaires de l'hémisphère oriental. La Marine américaine continue aujourd'hui de puiser à cette

la Méditerranée d'au-moins 15 millions de tonnes par an de brut d'Arabie. Le pompage en surpression permettra éventuellement de porter la capacité du pipe-line à 25 millions de tonnes par an. Si ces 15 millions de tonnes par an étaient acheminées au moyen de navires citernes, il faudrait, pour assurer ce transport, un tonnage équivalent au moins à 62 pétroliers modernes du type T.2, étant donné que, pour atteindre la Méditerranée à partir des ports de chargement du Golfe Persique, les cargos doivent faire un circuit de 7.000 miles par le Canal de Suez. La construction du Tapline permettra d'économiser 1 million de miles de parcours maritime par mois ; elle entraînera également une économie de 18 cents par baril (soit 1,35 dollar par tonne) sur le prix brut d'Arabie, par suite de la seule suppression du droit de passage du Canal de Suez.

LE PROJET

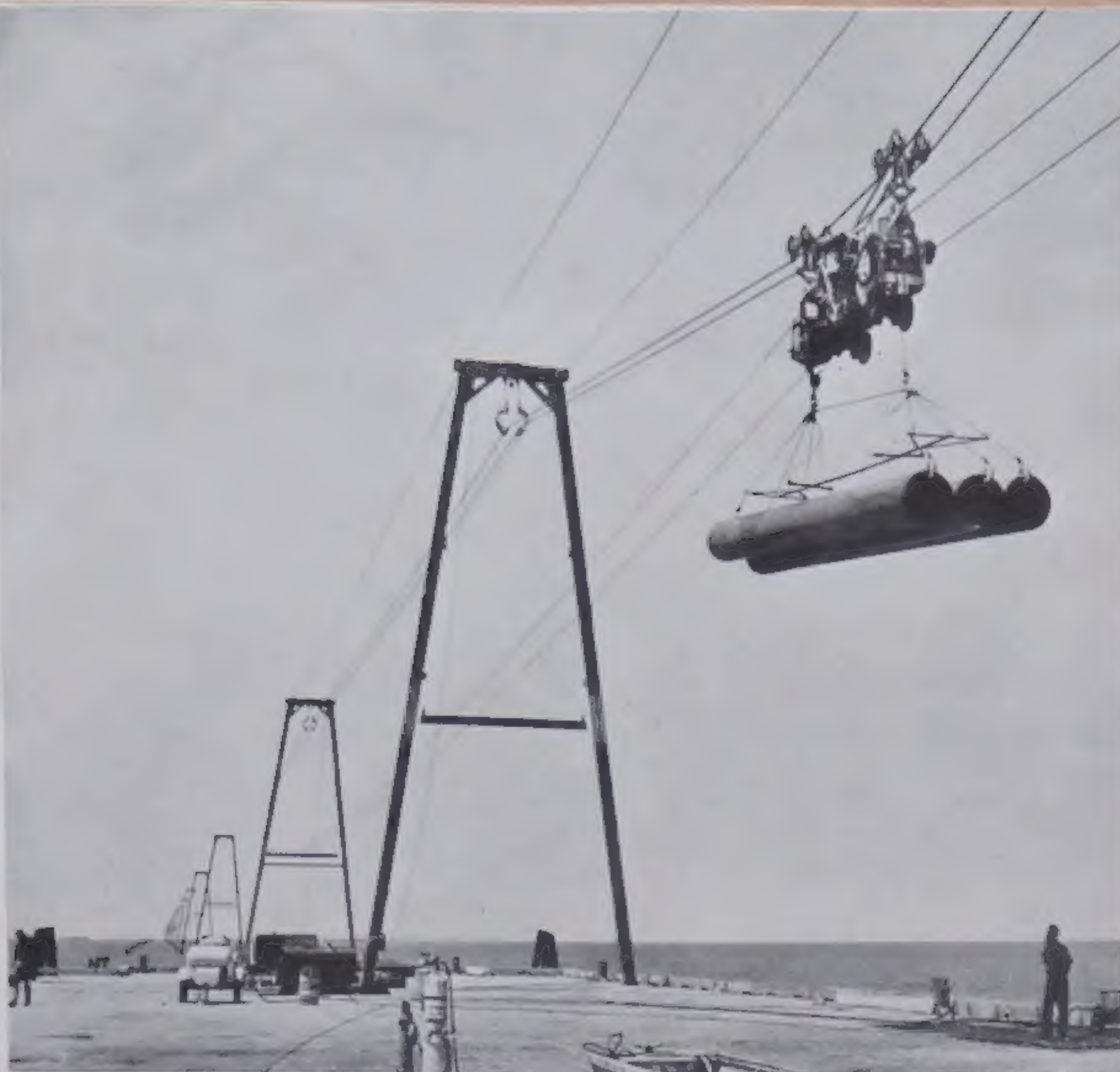
Le gouvernement américain comprit vite les avantages que présente un pipe-line par rapport aux navires pétroliers et décida de faire construire lui-même ce pipe-line ; il dut cependant renoncer à ses projets en raison de l'opposition de l'opinion publique qui n'était pas favorable à une participation directe du gouvernement dans l'industrie pétrolière. Les plans de construction des 1.715 km. du Tapline furent établis en 1945 et c'est en décembre 1946 que les directeurs de la Société les approuvèrent. D'après le projet initial, le pipe-line devait être mis en service le 1^{er} janvier 1950. Mais la construction du Tapline est un travail de grande envergure et il n'est pas de jour où l'on ait à résoudre d'épineux problèmes. La construction du « Big Inch » et du « Little Inch » (1) avait été considérée comme une entreprise hardie, mais celle du Tapline s'avère comme une opération encore plus difficile, car il faut transporter le personnel et le matériel sur une distance de 13.000 kilomètres à travers l'Atlantique ou de 18.000 kilomètres à travers le Pacifique. Selon « l'Isthmian Steamship Line », on entreprit de transporter à l'étranger, pour la construction de ce pipe-line, plus de matériel et d'hommes qu'aucune entreprise privée ou gouvernementale ait jamais tenté

de liquide. La densité du brut est d'environ 0,85, sa teneur en soufre est de 2 %, et sa teneur en hydrogène sulfureux de 0,01 % ; pour les bruts destinés aux marchés étrangers, ces impuretés sont éliminées au moyen de stabilisateurs. Le rendement en première distillation est le suivant : Essence, 24 % ; Pétrole lampant, 6,50 % ; Carburant pour moteurs Diesel, 24 % ; Produits résiduels, 41 % ; Hydro-

source une partie importante du combustible qu'elle consomme pour ses besoins du temps de paix. Conformément aux dispositions du Plan Marshall, l'E.C.A. doit se procurer au Moyen-Orient des quantités importantes de pétrole brut et de produits finis, et une grande partie de ces approvisionnements proviendra d'Arabie. On prévoit, en outre, que l'application des programmes de reconstruction industrielle des pays d'Europe occidentale aura pour résultat d'accroître, dans de grandes proportions, les demandes de ces pays qui, à la fin de 1953, atteindront au moins 50 millions de tonnes par an. Le rôle dévolu au « Tapline » dans le cadre de l'industrie pétrolière mondiale sera d'assurer le transport depuis le Golfe Persique jusqu'à

(1) Soit environ 1 fois $\frac{1}{2}$ la superficie de la France (N.D.L.R.).

(1) Pipe-lines particulièrement importants construits aux Etats-Unis pendant la guerre.



Le transporteur aérien Skyhook, installé au-dessus des eaux du Golfe Persique à Ras el Misha'ab. Depuis le débarcadère, construit à cinq kilomètres du large, jusqu'à la côte, le chariot transporte 10 tonnes de matériel à 45 km. à l'heure. Le conducteur communique avec le bureau central par radio-téléphonie.

de le faire, en temps de paix, pour la réalisation d'un seul projet. Une flotte de 15 cargos, spécialement adaptés au transport du matériel de pipe-line, fut réunie pour être utilisée sans interruption, suivant des plans minutieusement établis, s'étendant sur une période de plus de deux ans, à raison d'environ un cargo par semaine. Près de 83 % du tonnage est représenté par les seuls tuyaux.

CONSTRUCTION

La Consolidated Western Steel Corporation fabrique les tuyaux en son aciérie de Maywood, à Los-Angeles. Un peu plus de la moitié des conduites ont un diamètre extérieur de 30 pouces (761 mm.) et une épaisseur de paroi variant entre 6,3 et 11,1 mm. Les autres ont un diamètre extérieur de 31 pouces (787 mm.) et une épaisseur de paroi uniforme de 6,3 mm. Ces éléments de tuyaux ont tous 9,20 m. de long. Avant d'être expédiés, les tuyaux ayant le plus petit diamètre sont insérés à l'intérieur des tuyaux de diamètre supérieur, ce qui permet de réduire de 50 % l'encombrement et les frais de transport. Les tôles d'acier, que fabrique la Consolidated Steel Corporation en son aciérie de Genève, dans l'Utah, sont laminées à froid à la forme désirée, dans l'usine de Maywood, à Los-Angeles ; chaque longueur est ensuite soudée électriquement le long de son joint (procédé « union melt »). Les tôles d'acier ont une épaisseur d'une fraction de millimètre supérieure à celle de l'épaisseur définitive de la paroi du tuyau fini. Immédiatement après avoir été soudés longitudinalement, les

tuyaux ont un diamètre extérieur inférieur d'environ 12 mm. au diamètre extérieur définitif. Lorsque les opérations de soudure sont terminées, chaque longueur est soumise à une pression hydrostatique interne de 176,1 kg/cm², qui donne au tuyau le diamètre extérieur requis. La méthode de traitement à froid augmente la limite d'élasticité qui atteint 36,6 kg/mm². Le tuyau sera soumis en service à des efforts de 23 kg/mm², ce qui représente 63 % de la limite d'élasticité.

POMPAGE

Le pipe-line sera pourvu d'une station principale de pompage, à l'extrémité est de la ligne, ainsi que de cinq stations de pompage secondaires espacées d'environ 280 kilomètres, cette distance variant du reste suivant la configuration du terrain. Le pipe-line aboutira à la vieille ville de Sidon, sur la côte méditerranéenne du Liban, à environ 45 km. au sud de Beyrouth. Le dépôt terminal de Sidon sera doté d'un certain nombre de réservoirs de stockage et d'autres installations ; il comprendra également un quai en béton s'avancant dans la mer sur près de 800 mètres et permettant à cinq pétroliers d'accoster à la fois dans des bassins de 13 mètres de profondeur. L'altitude du terrain permet de disposer les réservoirs du terminal à une hauteur suffisante pour assurer un chargement par gravité de deux ou quatre bateaux à la fois, à raison de 2.000 à 2.700 tonnes par heure ; on pourra ainsi charger un pétrolier en 12 heures, et même moins. Un réseau de radio-téléphonie

reliera le terminal de la Méditerranée et les stations de pompage au centre d'exploitation, situé sur le golfe Persique. Chaque station de pompage comprend une série de quatre unités de pompage ; chacune d'elles est constituée par un moteur Diesel (Worthington), suralimenté, de 1.700 CV, relié au moyen d'engrenages multiplicateurs de vitesse à une pompe centrifuge (Byron-Jackson) qui réalisera une pression de pompage de 52 kg/cm². Le courant électrique pour l'éclairage et pour l'alimentation des installations secondaires sera fourni par trois générateurs à moteur Diesel, de 800 kW. Outre les locaux industriels normaux, les stations intermédiaires de pompes posséderont un certain nombre d'installations (dispensaires, salles de spectacles et magasins d'alimentation) qui permettront à la communauté isolée, d'environ vingt familles américaines et de deux cents à trois cents familles arabes, de subvenir elle-même à ses besoins. Afin d'assurer le confort du personnel, seront établis des services de ravitaillement en produits alimentaires, ainsi qu'en tous autres articles nécessaires à la vie de la communauté. Le personnel pourra s'approvisionner en disques, confiserie, articles de toilette, balles de tennis, instruments de musique, livres, revues, etc... et aura à sa disposition des blanchisseries, des salons de coiffure et des salles de cinéma. Chacune de ces stations de pompage sera pourvue d'un aérodrome, de campements militaires et d'autres locaux destinés aux services du gouvernement, de la douane, de l'émigration, de la police et de l'armée. On envisage également de doter les stations d'écoles, de jardins, de mosquées et d'églises.

RÉALISATION

La construction du Tapline fut entreprise au cours de l'été 1947. Le premier travail consista à établir une tête de pont et à aménager un port de déchargement sur le Golfe Persique, à Ras-Misha'ab (situé à l'extrémité nord-est de l'Arabie Séoudite, à environ 280 km. de Ras-Tanoura). Plusieurs puits d'eau furent forés sans résultat, et il fallut finalement amener l'eau potable depuis des centres éloignés, au moyen de camions-citernes ou de caboteurs. On avait bien essayé auparavant de distiller de l'eau de mer, mais les évaporateurs ne donnèrent pas le résultat escompté. Lorsque l'on établit la tête de pont, il n'existait aucun village, ni habitation permanente dans un périmètre de 150 km. La profondeur d'eau le long des côtes du Golfe Persique était trop faible pour permettre aux cargos chargés de s'approcher à plus de deux milles et demi du rivage (6 km.). Au lieu d'utiliser des chalands, pour le déchargement des cargos, ou de construire sur pilotis une jetée de 6 km., une plate-forme de déchargement de 1.200 mètres fut installée en pleine mer, et reliée à la côte au moyen d'un transporteur aérien connu sous le nom de « Skyhook » (1), utilisé uniquement jusqu'à présent pour le transport du bois en grumes. Le « Skyhook » est équipé de palans pouvant lever et transporter une charge de 10 tonnes. On peut utiliser trois Skyhook en tandem, et transporter ainsi une charge totale de 30 tonnes. Le groupe mobile est suspendu par des galets roulants à deux câbles conducteurs de 41 mm. de diamètre, tendus à 25 mètres au-dessus de l'eau sur des structures de bois en forme de « A », disposées environ tous les 200 mètres. La traction, dans un sens ou dans l'autre, est obtenue en tendant deux petits

(1) Crochet aérien — en fait, un « télétrique » pour marchandises (N.D.L.R.).



Ces « bulldozers » aplanissent le terrain avant la pose du Tappine, à 35 km. au sud de Ras-Tanoura.

câbles qui s'enroulent sur des tambours disposés aux deux extrémités du chariot. La vitesse peut atteindre 45 km. à l'heure. Si les cargos sont accostés dans une position convenable, un « Sky-hook » peut soulever une charge de 10 tonnes directement de la cale du bateau et la déposer à terre, ou même sur le plateau d'un camion, sans l'intervention d'un seul ouvrier, à l'exception du conducteur, qui actionne lui-même les palans, et de quelques manœuvres qui amarrent ou enlèvent les chargements aux deux extrémités. Cette installation a permis de décharger les cargos à raison de plus de 1.100 tonnes par jour. Lorsque le matériel arrive au camp de construction, les longueurs des tuyaux sont triées. Les sections de diamètre et d'épaisseur de paroi identiques sont soudées par trois et transportées sous cette forme, sur des camions à remorque, jusqu'à leur point d'utilisation. Une base de construction semblable sera établie sur la côte méditerranéenne, dès que les circonstances le permettront. Certains camions doivent, pour effectuer leurs livraisons, parcourir un trajet aller-retour de 1.800 km. En janvier 1947, les canalisations furent commandées à la Consolidated, seule aciérie alors capable de construire des tuyaux métalliques de trente pouces de diamètre. C'était également la seule entreprise qui pouvait livrer le matériel dans un délai d'un an. De nombreux efforts ont été faits en vue d'acheter une partie du matériel en Europe, en Afrique du Sud ou en Asie, mais, jusqu'à présent, les achats à l'étranger s'élèvent à moins de trois millions de dollars et ont été principalement effectués au Canada. Plus de 5.000 firmes américaines de faible importance

ont fourni des articles finis, semi-finis, et des matières premières. Les achats sur le marché du Moyen-Orient se limitent à l'acquisition de fruits, de légumes et de produits agricoles. Les denrées périssables, telles que la viande et les produits laitiers, doivent être importées des

Etats-Unis, et sont transportées dans des caisses frigorifiques jusqu'au camp à l'intérieur du pays. Lorsque les travaux battront leur plein, 2.000 techniciens américains et 8.000 travailleurs indigènes au moins seront employés sur les chantiers. Les équipes volantes de construction



Soudure de deux éléments, au sud de Qatif. ►

le nylon



*Toutes les femmes connaissent et apprécient
le bas Nylon, réputé pour sa grande résistance, malgré sa finesse.*

*Mais leurs maris savent-ils que le fil de Nylon
a trouvé de multiples emplois dans l'électricité, la chimie,
la pharmacie, la céramique, la bonneterie, la lingerie,
dans les industries de pneumatiques, du cordage, de la maroquinerie...
et qu'il va bientôt fêter sa cinquantième année de service ?*

Les usages du nylon sont chaque jour plus nombreux. On prévoit que dix millions de kilos en seront bientôt fabriqués annuellement ; parmi ses diverses utilisations, la plus pittoresque est peut-être la préparation du papier spécial sur lequel le Gouvernement des U.S.A. a l'intention de faire imprimer les billets de banque, ce qui, paraît-il, les mettrait définitivement à l'abri de toute contrefaçon ! Le professeur Carothers, inventeur de ce merveilleux

fil, naquit à Burlington (Iowa) le 27 avril 1896. Ingénieur-Chimiste en 1921, il fut, pendant deux ans, professeur de chimie à l'Université de Harvard. En 1928, la firme Dupont de Nemours chargea un groupe de chimistes d'effectuer des recherches sur les combinaisons moléculaires des « Polymères » géants (des dimensions de ceux qui constituent le caoutchouc et le soufre), et ce fut le Professeur Dr. Carothers qui accepta de diriger les travaux de ce Service. Le caoutchouc, caoutchouc synthétique, fut la première découverte de ce groupe de chercheurs, suivie de celle du *polyène*, largement utilisé par l'industrie. Puis, de découvertes en découvertes, et en étudiant les « polymères » structure « protéique », Carothers parvint à leur donner l'apparence de la soie ; le Nylon était né !

UN NOM DE FANTAISIE

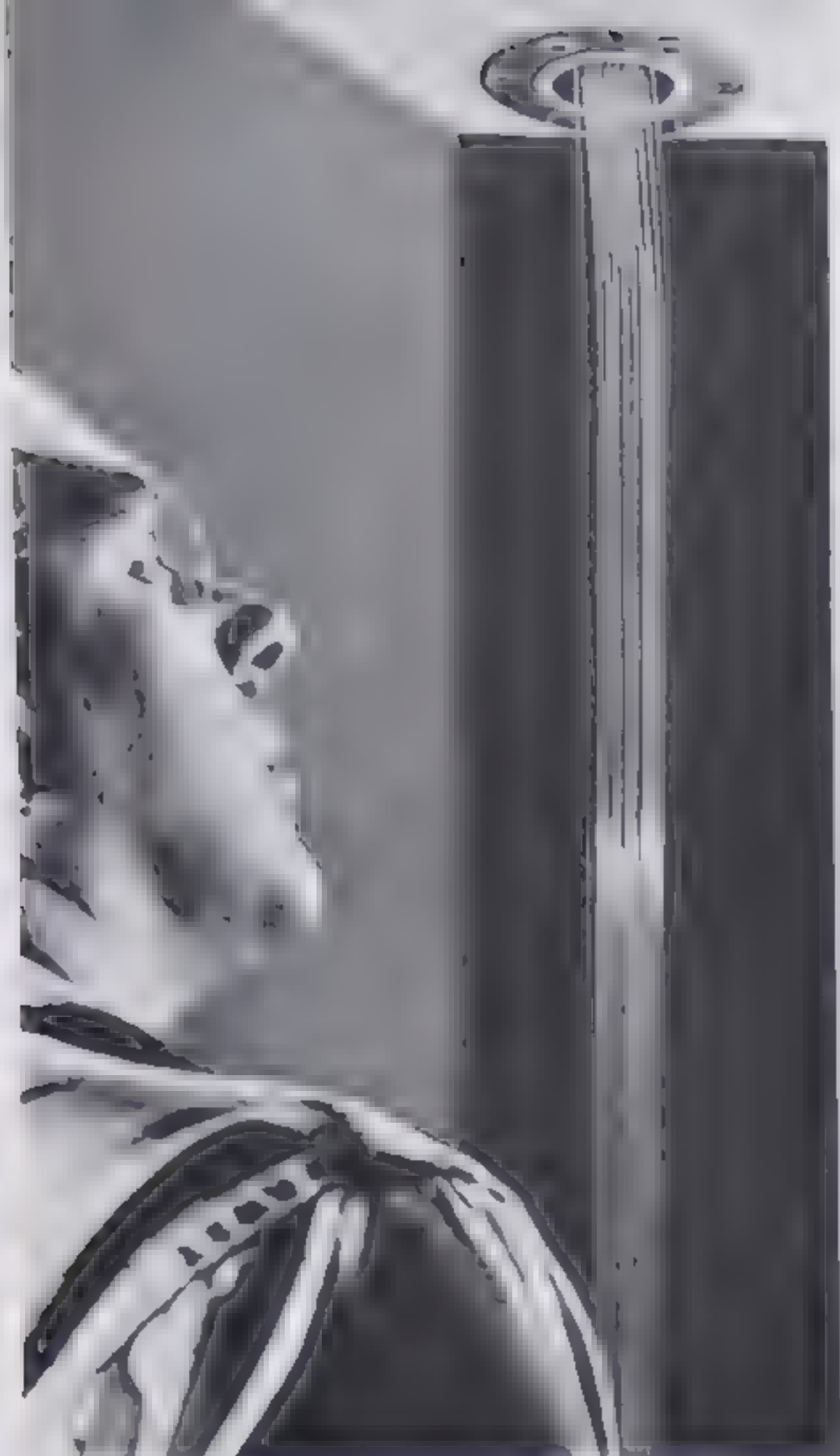
Mais qu'est-ce donc exactement que le Nylon ? Sans entrer dans les formules chimiques compliquées, on peut dire qu'il appartient à une classe dénommée « Polyamide ». De même qu'il n'existe pas un seul alcool, un seul gaz, un seul acide, il existe plusieurs « nylons » différents. Évidemment, celui que nous connaissons s'est imposé par son prix de revient peu élevé, et par un grand nombre de propriétés qui permettent de l'utiliser dans divers emplois. Son nom scientifique est la « Polyhexaméthylène-Adipamide » (dont la prononciation, même pour les techniciens, représente un exploit linguistique !). Il fallait baptiser ce produit d'un nom facile à retenir, d'un nom commercial. Plusieurs explications fantaisistes ont couru à ce sujet.

retenons seulement la vérité, beaucoup plus simple. On a cherché une désignation de fantaisie en organisant un Referendum parmi de nombreuses personnes ; puis, après sélection, on a choisi le plus phonétique, aussi bien en français que dans les autres langues. C'est « nylon » qui fut adopté, sans aucune origine littéraire ou scientifique.

CORPS SYNTHÉTIQUE À BASE DE BUTANE

Le nylon est un produit synthétique, c'est-à-dire que, pour sa fabrication, on part de produits simples : le benzène, l'hydrogène et l'oxygène et, par une longue succession d'opérations complexes, on parvient à obtenir la matière de base du Nylon, qu'on appelle le « sel Nylon ». Le benzène n'est d'ailleurs pas la seule





« brins de fil nylon »

matière première de départ pour l'obtenir. D'autres processus font appel à des substances telles que l'acétylène, le formol et le butane. Tous ne présentent pas le même intérêt du point de vue économique, et il faut tenir compte des possibilités d'approvisionnement, variables suivant les pays. Ce n'est que très peu de temps avant la dernière guerre que commença réellement la production industrielle

FILS, CRINS ET MASSES PLASTIQUES

Le « sel nylon », à son tour, est traité de façon à obtenir une matière dure et résistante qu'on appelle

« Polymère Nylon ». Cette base, après une dernière série de transformations, est convertie en produits finis, ou semi-finis, sous les formes les plus diverses : fils multiples, ou « multibrins » ; monofilaments ou « crins » ; objets moulés ou « masses plastiques ». Les multibrins sont obtenus par un processus assez simple qui consiste essentiellement à fondre le « Polymère

Nylon », à le faire passer par une filière multiple, puis à rassembler les divers brins refroidis sur une bobine. Ils sont traités ensuite à la chaleur humide qui les fixe. La méthode de fabrication des crins est assez semblable : fonte, filière, étirement, fixage, mise en bobines ou « flottes ». Des méthodes différentes sont employées, suivant les applications envisagées pour les masses plastiques. S'il s'agit d'objets moulés : pièces mécaniques ou électriques, peignes, etc., on utilise le « Polymère » sous forme de poudre. Pour les revêtements ou enduits, par exemple, on le dissout. Ce « collodion » (eau + alcool + polymère) est étendu sur un support tissé, cuir, puis, par des traitements thermiques, le solvant s'évapore et laisse une mince couche de Nylon. Enfin, d'autres applications : films, pellicules, feuilles, existent déjà, mais

ne sont pas encore exploités industriellement

ACIER DOUX ET RÉSISTANCE

Les caractéristiques principales du fil de Nylon, en langage textile, sont la « ténacité », la « résistance à l'abrasion ». Il possède encore les propriétés de ne pas « prendre » l'eau, ou presque, donc de sécher rapidement, d'être un bon isolant thermique et électrique ; enfin, il est insensible aux moisissures diverses, c'est-à-dire qu'il ne pourrit pas. Pour servir d'exemple concret, disons qu'un fil de Nylon a une résistance de 50 à 70 kilogs par mm² de section, et peu de gens savent qu'il équivaut ainsi à un fil d'acier doux de section identique. Toutes ces qualités en font un produit de première utilité, aux applications multiples, et qui n'a pas fini de nous étonner



L'IPSOPHONE

Un véritable téléphone-robot, qui enregistre les communications et peut même transmettre au correspondant les consignes qu'auraient données l'abonné avant de s'absenter.

Le téléphone est indispensable à l'homme moderne. Depuis 70 ans, sans cesse perfectionné, s'alliant avec la radio, dont il est le compagnon inséparable, il a conquis le monde. On ne peut plus vivre sans lui, à tel point qu'actuellement des milliers de candidats abonnés attendent impatiemment le jour où l'administration pourra satisfaire à leurs demandes.

Le téléphone, avec tous les avantages que lui a apporté l'automatisme, est devenu presque parfait. Il ne lui manquait qu'un cerveau : c'est maintenant chose faite ! L'ipsophone, le téléphone robot a été réalisé en Amérique et en Suisse.



Le principe est très simple et connu depuis fort longtemps : il suffit, par un dispositif quelconque, d'enregistrer une conversation téléphonique, laquelle pouvait être ensuite reproduite à l'abonné, lorsqu'il rentrerait chez lui. Mais les dispositifs étaient, jusqu'à maintenant, si compliqués qu'il n'y fallait pas penser. Il n'y avait que deux manières d'enregistrer la parole : sur cire (système des gramophones) et sur pellicule (système du cinéma parlant). Une troisième façon, beaucoup plus simple, a été inventée il y a quelques années : le magnétophone. Cette méthode consiste à enregistrer la parole sur un ruban métallisé.

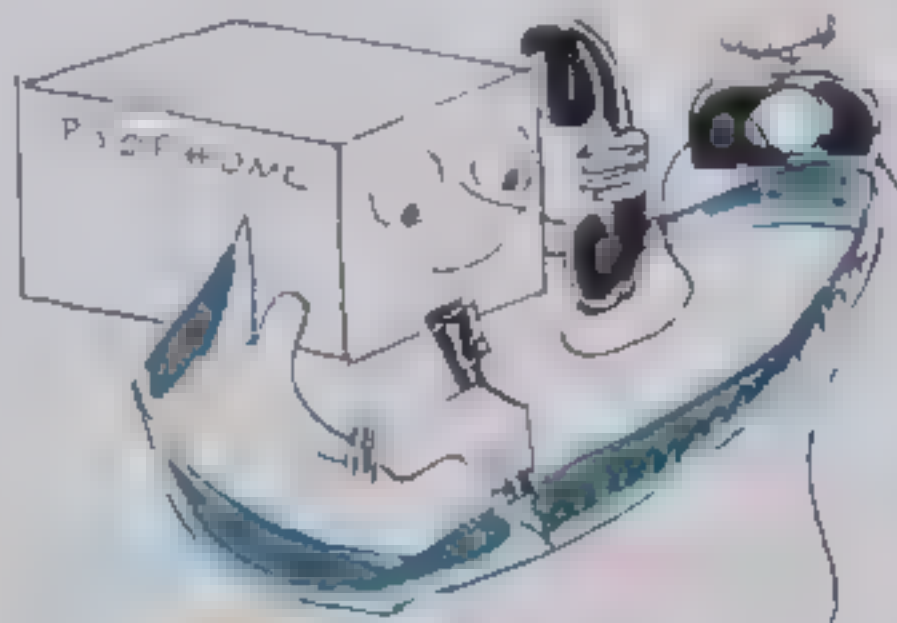
Toute onde sonore — et la voix en est une — peut-être facilement transformée en courant électrique. C'est ce qui se produit dans le téléphone ordinaire. Le courant électrique venant du microphone est reçu, convenablement amplifié, par des électro-aimants. Si, entre des électro-aimants, on fait se dérouler un ruban d'acier, celui-ci se trouvera aimanté d'une façon permanente, mais l'intensité de son aimantation sera variable et proportionnelle à l'onde électromagnétique reçue et, par conséquent, aux ondes sonores qui l'ont engendrée. Il suffira de faire se dérouler le ruban (ainsi magnétiquement impressionné) entre deux électrodes, le courant induit, provoqué par l'aimantation du ruban, sera de nouveau amplifié et reproduira exactement, dans le haut-parleur ou des écouteurs téléphoniques, les ondes sonores enregistrées.

Pour supprimer l'aimantation du

ruban, il suffit de faire passer un courant électrique alternatif dans le ruban, l'appareil sera prêt à enregistrer d'autres communications.

Voici exposé, dans ses grandes lignes, le principe qui est à la base de la réalisation de l'ipsophone. L'appareil comprendra deux parties : d'abord, le récepteur téléphonique ordinaire, avec le cadran d'appel et différents boutons de commande du système « ipsophone », ensuite, dans un coffret séparé, qui pourra être dissimulé, les appareils enregistreurs et amplificateurs, que nous venons de décrire. Cet ensemble pourra se brancher sur n'importe quelle ligne téléphonique ordinaire.

Maintenant, supposons que nous appelions d'un poste quelconque un abonné



possédant un ipsophone. Cet abonné est absent. A la quatrième sonnerie demeurée sans réponse, l'appareil se met en marche automatiquement et nous entendons :

« Ici, ipsophone n° ... X... votre communication est enregistrée automatiquement, attention... parlez... ». Nous parlons, et, quand il rentrera, le propriétaire de l'appareil pourra prendre connaissance de notre communication.

Supposons encore que l'abonné soit quelque temps absent et qu'il veuille prendre connaissance des communications qu'on a pu lui adresser : l'ipsophone a aussi prévu ce cas. L'abonné, avant de partir, aura eu soin de former une combi-



naison de trois chiffres, dont la valeur doit aller en croissant. La combinaison peut être faite au moyen de dix boutons numérotés de 0 à 9. Si, d'un poste d'abonné

quelconque, le propriétaire d'un ipsophone appelle son propre numéro, il entend au bout de quatre sonneries, la même formule : « Ici ipsophone n° ... X... votre communication est enregistrée automatiquement, attention... », après ce mot, l'abonné n'a qu'à prononcer deux fois le mot « Allo », il entendra alors au bout de quelques instants la série des dix chiffres se succédant à intervalle de dix secondes. Après chacun des chiffres qu'il aura choisis comme combinaison, l'abonné prononcera deux fois « Allo » et l'appareil répètera toutes les communications qu'il aura reçues précédemment. Si la combinaison n'a pas été formée correctement, l'ipsophone se bloquera automatiquement.

Si le propriétaire de l'ipsophone a enregistré lui-même des consignes et qu'il a transmis à une personne quelconque la combinaison des trois chiffres, cette personne pourra, à tout moment, prendre connaissance des consignes, et même leur faire réponse. La sécurité de la garde du secret des communications est absolue, grâce à la combinaison des trois chiffres.

On peut même, si on le desire, effacer à distance les messages après en avoir pris connaissance. Après avoir transmis les communications, l'appareil laisse, en effet, entendre une « tonalité » ; en prononçant à ce moment le mot « effacez », tous les messages disparaissent sans laisser de trace et l'appareil est de nouveau apte à fonctionner. Ajoutons qu'il peut enregistrer une communication d'une durée maximum d'une demi-heure.

Comme l'on voit, les possibilités de cet appareil sont multiples et destinées à rendre les plus grands services dans le



monde moderne. Espérons que, dans quelque temps, l'administration des P.T.T. mettra à notre disposition ce merveilleux robot !

DEUX JOURS

AVEC

Paul E. Victor

ET LES EXPÉDITIONS POLAIRES FRANÇAISES

Dans son n° 27 de janvier 1950, "ESSO-REVUE" avait consacré un important article aux "EXPÉDITIONS POLAIRES FRANÇAISES" et relaté dans le détail les campagnes successives menées au Groenland en 1948 et 1949 par Paul-Emile VICTOR et son équipe. Nous avons eu la chance de suivre l'embarquement d'une nouvelle expédition, partie de Rouen le 13 avril dernier, dont nous vous présentons aujourd'hui le récit.

Après avoir été préparés, sous la direction de M. Mehiel, les 3 100 jerricans d'emballage offerts par la Standard Française des Pétroles aux Expéditions Polaires Sur 11 tonnes de matériel embarquées à Rouen, 60, en effet, représentent des produits pétroliers : 55.000 litres de carburant aviation, 3.000 litres de pétrole, 100 litres d'alcool 90-95°, 172 litres d'éthylène glycol, 700 litres de méthanol pur denature, sans oublier les huiles et les graisses venues de Grand Quevilly. Devant ces bataillons de jerricans parfaitement alignés, M. Rouillon, chef adjoint des Expéditions Polaires, et M. Heuberger, aide physicien, qui nous accompagnaient à Saint-Ouen, imaginaient déjà leur prochain embarquement : « Nous les dispo-

sons horizontaux des bras) entre deux planches, puis comme cela... » Tous deux se sont vivement intéressés aux différentes opérations du remplissage, du verrouillage et du marquage de ces 3 100 jerricans « travaillés » un par un, en dehors du travail journalier, par une équipe de cinq ouvriers. Et ce n'est pas sans émotion que les deux membres de la Mission « couvaient des vœux » ces rangées de jerricans qu'ils retrouveront, un jour prochain, dans les glaces du Groenland. Nous disons bien un jour prochain, car les deux journées qui vont suivre nous trouveront simplement à Fontainebleau, puis à Rouen. A Fontainebleau, M. Fayre, l'un des six mécaniciens de la mission, nous accueille avec un sourire d'une

lunettes, deux petits yeux malicieux sur vent, d'un regard amusé, nos appareils photographiques : « Je ne suis pas photogénique, nous explique-t-il ». Mais il n'est pas nécessaire d'être photogénique pour devenir le maître des « weasels », et en cette matière, M. Fayre est véritablement un maître. Ces petits tracteurs à chenilles ont été achetés aux « surplus » en mauvais état ; aujourd'hui, ils brillent dans la cour du garage de tout l'éclat de leur couleur orange, et les moteurs « tournent rond ». Les moteurs, « Studebaker modèle Champlon », d'une puissance fiscale de 16 CV, et d'une consommation de 18 litres aux cent, entraînent une charge utile de 2 t. 8 dans les terrains les plus accidentés et par les températures les





plus basses. M. Lavyre connaît ses voies « par cœur » ; il les a démontées pièce par pièce, remontées, peints et rodés. Le matin, après leur avoir fait grimper un petit caillou, il les dirige sur le plateau des camions qui les emmèneront à Rouen le lendemain matin. Le rendez-vous de l'ensemble des camions qui transporteront tout le matériel de l'expédition, à l'exception des carburants dont l'acheminement est assuré par l'Office Général de Transport (O.G.T.), est fixé à 5 heures Porte Maillot. Le départ est prévu pour 6 heures.

DE LA PORTE MAILLOT A ROUEN

Le ciel gris est couvert de gros nuages quand, à 6 heures précises, Paul Lami-Victor donne le signal de départ aux trente-cinq tonnes Ford rangées le long des trottoirs du boulevard Suchet. Les membres de la Mission ont pris place dans les cabines des camions qui roulent maintenant dans la brume du matin en direction de Rouen. Les dix « motards » de la police de la route, en vêtements de pluie, casques et lunettes, reglent la bonne marche du convoi à travers les villes et les villages encore endormis que nous traversons. Le temps s'éclaircit par instants, mais à Rouen, où nous arrivons vers 11 h. 30, une pluie lourde et violente tombe sur les quartiers de ruines qui entourent la cathédrale, tombe dans les

ruelles, s'écoule dans les égouts. Les camions s'arrêtent à la gare, où ils sont chargés de matériel. Les membres de la Mission sont transférés dans des véhicules plus confortables. Le convoi reprend sa route vers l'Islande. Les conditions de voyage sont difficiles, mais les membres de la Mission restent déterminés à accomplir leur mission.



et bonnet complète le treillis avec la neige et le vent. L'expédition n'a atteint que le 10 mars. Des l'arrivée à l'Islande, les membres de l'expédition, dont les dos sont alourdis par le matériel, se reposent leurs « bagages ». Le « Thillevaag » n'est pas un navire de longueur hors d'eau de 603 tonnes et d'un tonnage moyen de neuf mètres. L'équipage est bien équipé pour lutter contre la neige, transporter les treillis, le matériel de l'expédition et le matériel. L'équipage est sympathique et certains matelots, particulièrement cultivés, ce qui est très utile pour les relations de l'expédition. Le cuisinier jouit d'une excellente réputation et la cuisine sera bonne pendant le voyage. C'est toujours ça de mieux.

« C'est toujours ça de mieux », dit le docteur. Au Groenland, leurs études atmosphériques et physiques, les jeunes explorateurs, sous cloches à l'altitude, auront bien le temps de goûter la pontriture des coquilles.

Sur le quai, dans un brouillard épais et de cris, dans le bruit des grues et des poulies, Paul Lami-Victor se sont transformés en un monde de glace.

Il n'est plus de cinéastes, de reporters, de géo-physiciens, de scientifiques, qui sont « dockers » et qui ont le câble énergie. M. Rouille, armée pour les Missions, et ses compagnons sont unanimes à dire qu'il est rapidement devenu les « deux bras droits » de M. Victor.

Suivant les changements de temps, les membres de l'expédition changent leur à leur montagnard en bonnet et chaussures de ski, ou pechem l'Islande en chapeau imperméable et celerine de pluie. Il s'explique avec force et règle de sa voix sèche, mais ne, les multiples opérations du déchargement des camions : une caisse est enlevée près de nous, plus loin un « weasel » est descendu de son plateau et,



dans le même temps, une autre équipe se charge des appareils de précision. Pas une minute n'est perdue, et cet ensemble d'opérations donne l'impression d'une grande coordination des efforts. Les cales du bateau se remplissent et il règne bientôt sur le quai une animation extraordinaire qui ne cessera pas vingt-quatre heures durant, de jour comme de nuit.

OU NOUS RETROUVONS NOS JERRICANS!...

Les jerricans sont arrivés à « bon port » par les soins de l'O.G.T. à qui la S.F.P. avait confié leur transport. Ils sont déchargés des « Willème » quinze tonnes, ramassés au sol et déposés dans les filets de la grue qui les dirigent dans la cale avant du « Hillevaag » où ils sont placés debout, les uns à côté des autres, puis superposés en rangées, séparées par des planches. Ils remplissent bientôt toute la couche inférieure des cales avant et arrière. Une grande partie de ces 60 tonnes de carburant qui permettront de pousser plus avant l'œuvre des Missions Polaires, sera débarquée en Islande, puis simplement « dropée » par la suite au Groenland. La caravane n'emportera avec elle que le minimum de matériel à l'intérieur de glaces, environ 20 tonnes toutefois, transportées par les « weasels » et leurs traîneaux, sous la conduite des membres de l'expédition. « Pour la première fois, un poste de météorologie a fonctionné dans la grande nuit groenlandaise », nous confie M. Rouillon, et M. Victor poursuit la pensée de son adjoint : « Maintenant que la météo marche, elle ne s'arrêtera plus ! ». Cette nouvelle Expédition renforcera la Station Centrale et relèvera les huit courtois explorateurs qui ont hiverné à 3.000 mètres d'altitude. Les sept « weasels » embarqués vont porter à 17 les véhicules actuellement en circulation sur « l'Eismitte », le centre du glacier où flotte, depuis plus d'un an, le drapeau tricolore. Huit hommes, parmi les trente-sept partants, hiverneront à leur tour et ne reviendront qu'à la fin de 1951. Paul Louis Victor qui, à la date

de cette parution aura rejoint en avion « L'Hillevaag » sur les côtes d'Islande, rentrera à Paris dans cinq ou six mois, accompagné des huit premiers français qui ont vécu pendant dix huit mois les nuits absolues du Grand Nord. Mais, aujourd'hui, M. Victor « supervise » les opérations de l'embarquement. Il est assailli de toutes parts, non seulement par son équipe, mais par les journalistes, les photographes, les curieux et les admirateurs qui lui sollicitent une interview, un gros plan, ou une dédicace. Jamais elle n'est refusée et une grande poignée de mains l'accompagne toujours. Le départ du « Hillevaag » est prévu pour midi « s'il ne se passe rien » et, dans le port, l'animation n'a pas cessé jusqu'à la dernière minute. « C'est une routine pour moi, me dit M. Victor, un imprévu, si l'on peut dire, prévu le plus possible ! ». Et personne, en effet, ne montre le moindre signe d'énervement : tous les membres de l'expédition Polaire sont heureux et même profondément heureux de partir, mais nous pouvons remarquer sur le bateau, ou sur le quai, une jeune femme qu'un enfant tient par la main. Son mari doit hiverner ! Il ne reviendra que dans dix-huit mois ! Depuis quelques heures, le ciel s'est éclairci et le soleil luit maintenant sur le pont lustré du « Hillevaag ». Les sirènes ont retenti nous serrant un peu la gorge d'émotion. L'ancre s'est levée et les jeunes explorateurs, accoudés au bastingage, adressent à leurs amis leurs derniers signes d'adieu.

G. BRUYÈRE

Le « Hillevaag » dont l'hélice s'était rompue à 110 km. de la côte sud-ouest du Groenland (10-15 minutes nord et 10-20 minutes ouest), a, au dernier, été pris en remorque, après quarante-huit heures d'attente, par un remorqueur danois. D'après un télégramme de Paul Louis Victor aux Expéditions Polaires Françaises à Paris, cet incident sans gravité ne constitue pas un retard dans le programme de la Mission. Le « Hillevaag », qui part d'Iqaluit depuis le dimanche 7 mai, sera remplacé par un autre bateau à bord duquel seront chargés les 65 tonnes de matériel et les 37 hommes des Expéditions. Tout d'après ce message, le temps est beau, les conditions de glace favorables et l'Iqaluit présente toutes les garanties de sécurité.

Paul Louis Victor se prête à une interview sur le pont du « Hillevaag ».



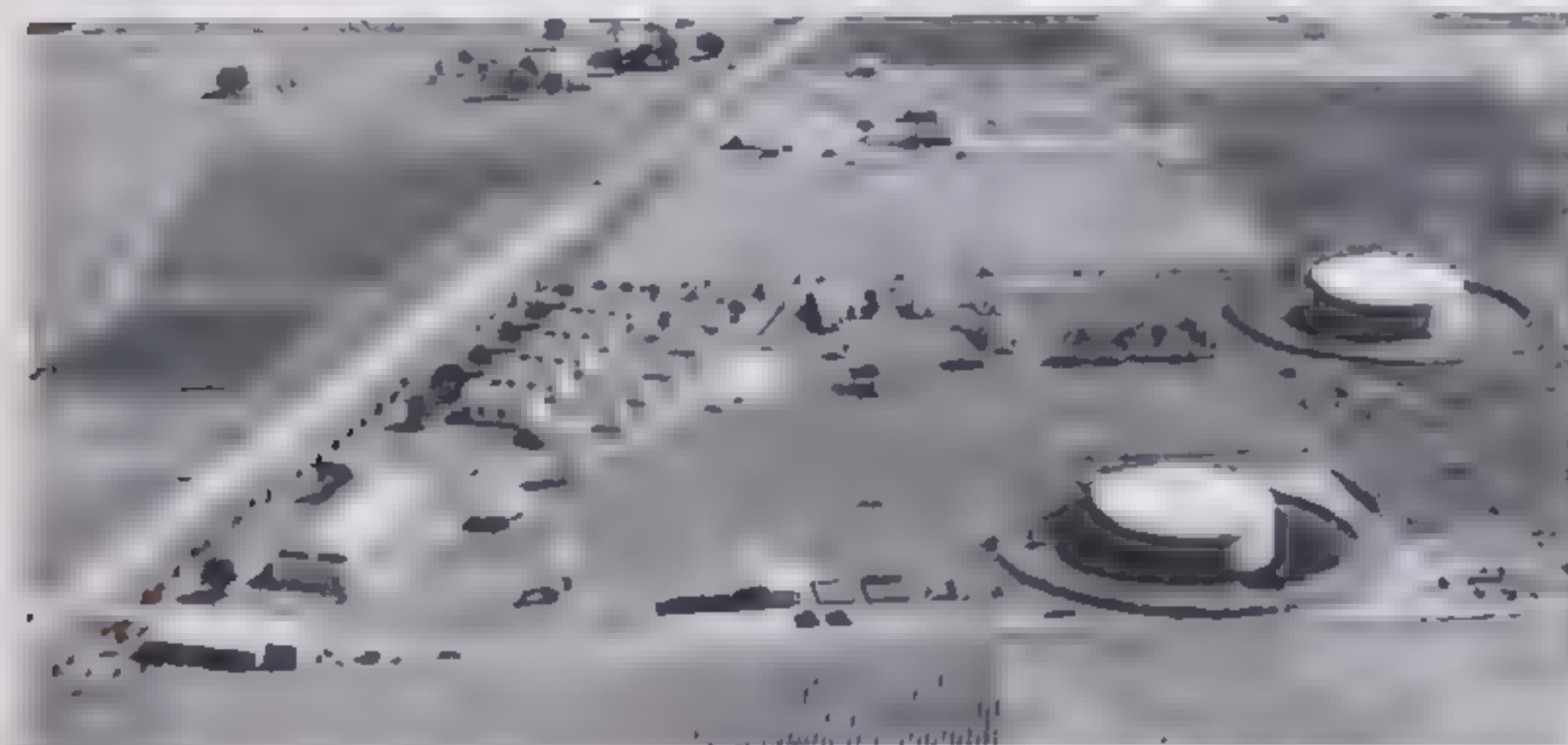
SURVEILLANCE

La plupart du temps, le transport des produits pétroliers par pipe-lines n'est pas assuré aux États-Unis par les producteurs ou les raffineurs, mais par des compagnies spécialisées. C'est ainsi qu'en Louisiane, l'Interstate Oil Pipe-Line Company se charge de ces transports sur des milliers de kilomètres. L'entretien des pipe-lines nécessite une surveillance constante et, pour résoudre le problème délicat de ce contrôle, l'Interstate Oil Pipe-Line Company a tout simplement songé à employer un petit avion de tourisme, dont le pilote, Léon Purdin, est d'ailleurs un Français. A bord de son monomoteur, Léon Purdin, tout le long des lignes de pipes, patrouille au-dessus des territoires sud des États-Unis (Arkansas, Louisiane, Mississippi). Il survole, en quelques heures, des étendues immenses de terrains souvent impraticables à des inspecteurs terrestres : la région des Bayous, en Louisiane, par exemple, où les tuyauteries se trouvent souvent enfouies dans de profonds marécages. Purdin parcourt ainsi des milliers de kilomètres, détectant les fuites grâce aux suintements qui se manifestent de part et d'autre du tracé du pipe-line, et signale aussitôt ces accidents aux équipes de réparations qui se rendent immédiatement sur les lieux. On évite ainsi toutes pertes importantes du précieux liquide. Voici un petit film de son travail quotidien.



D'après une aquarelle de John Worsley (The Lamp)

AÉRIENNE DES PIPE-LINES



1

2

3

4

5

6

7

8

Le pétrole

ET L'INDUSTRIE

Grâce aux produits dérivés du pétrole,

nous pouvons manger des pommes bien dorées,

boire du lait frais et de la bonne bière,

conserver des œufs pour l'hiver

et élever des poulets qui se plument tout seuls.

ALIMENTAIRE

Industrie alimentaire et pétrole... voilà un rapprochement pour le moins inattendu. Qui de nous, en prenant son repas, en buvant son café, pense à établir un rapport entre la fraîcheur et la saveur de ses mets et l'intervention de quelque produit dérivé du pétrole ? Au fond, rien n'est plus compréhensible, car les chimistes définissent communément ces produits comme étant « inodores, incolores et sans saveur ». Une telle discrétion ne risque-t-elle pas forcément d'engendrer un oubli quasi total ? Et pourtant, la ménagère, elle, se souvient de l'existence de ces produits lorsque, après avoir préparé ses pots de confiture, elle les recouvre de *paraffine*, ou qu'elle immerge ses œufs dans un bain d'*huile* pour en conserver la fraîcheur. En fait, le pétrole joue un rôle particulièrement important dans l'industrie alimentaire. Sans parler du précieux concours qu'apportent les produits pétroliers à l'agriculture, soit sous forme directe (désherbants, insecticides, etc...) soit sous forme indirecte (carburants, lubrifiants des tracteurs et du matériel agricole), nous pouvons dire que deux dérivés du pétrole, *huile blanche* et *paraffine*, interviennent à presque tous les stades des opérations de préparation et de conservation de l'industrie alimentaire. L'huile blanche sert à la lubrification de certaines machines traitant des produits qui deviendraient impropres à la consommation si leur goût était altéré par des huiles de graissage. C'est pourquoi, les préparateurs de café, les laiteries et les brasseries n'utilisent que de l'huile blanche inodore, « sans goût » pour lubrifier tous leurs appareils de traitement, les biscuiteries et fabriques de confiserie emploient cette huile, non seulement pour les machines, mais encore pour empêcher que leurs produits n'adhèrent aux moules pendant la cuisson. Outre l'huile blanche, l'industrie alimentaire utilise un second groupe de produits pétroliers, formé par les *cires de paraffine* et servant à cacheter les récipients et à en protéger le contenu, afin que les produits alimentaires arrivent sur la table aussi frais que s'ils avaient été cueillis la veille ou venaient de sortir du four et de l'usine. Dans la seule Amérique du Nord, on utilise chaque année, plus de 80.000 tonnes de paraffine pour recouvrir environ 350.000 tonnes de papier paraffiné, quantité qui serait suffisante pour faire cinq cents fois le tour du monde avec une bande de papier de 30 cm. de large. Au moins 90 % de cette production sont affectés aux industries alimentaires. Par

un souci très poussé et très louable de l'hygiène, le pain, les biscottes, les biscuits, les « céréales » pour le petit déjeuner, ne sont livrés, dans certains pays, et entre autres aux États-Unis, qu'enveloppés mécaniquement de papier paraffiné. Ces produits sont ainsi vendus aux consommateurs en parfait état de fraîcheur et sans avoir été l'objet d'aucune manipulation. Les emballages paraffinés sont également très utilisés pour la vente du lait et de la crème fraîche. Aux États-Unis, où ce mode de livraison a été adopté dès 1911, la ménagère n'a pas à s'embarrasser d'encombrantes bouteilles de lait, ni à prendre la peine de les laver avant de les rendre à son crémier. Elle n'a qu'à choisir sur l'étalage le « carton » de la contenance qu'elle desire, et elle jettera l'emballage vide. En France, cette méthode commençait à se répandre avant-guerre et il est à souhaiter qu'on la reprenne maintenant : ne soyons pas trop impatients, car nous avons déjà vu revenir sur nos marchés des boîtes de crème en carton paraffiné... et de la crème pour les remplir. Le beurre, le fromage, les graisses, les salaisons sont également conservés au moyen de papier paraffiné. Lorsque ces mêmes denrées doivent supporter de longs stockages en chambre froide, en cas d'expédition par mer, par exemple, elles sont enveloppées dans une gaze tricotée, précédemment traitée dans un bain de paraffine. Lorsqu'elles voyagent simplement dans des wagons frigorifiques, un revêtement protecteur en papier paraffiné leur assure un degré d'humidité suffisant pour leur conserver un goût agréable. Si nous passons de l'étalage du boulanger, du pâtisseries, du crémier, à celui du marchand de fruits et de légumes, nous constaterons que, là aussi, l'utilisation de la paraffine rend de très appréciables services. En effet, appliquée directement sur les fruits, soit par immersion, soit par vaporisation, elle leur conserve tout leur suc et prévient tout dessèchement. La paraffine donne aux fruits cet aspect appétissant de pulpe fraîche et juteuse dû à la haute teneur en composants aqueux, et il est important pour les cultivateurs, les revendeurs et pour les consommateurs que cette pulpe juteuse ne perde rien de ses qualités. Dans quelques installations bien outillées, les oranges, les citrons, les pamplemousses, les cédrats subissent, eux aussi, un traitement de paraffine avant d'être emballés. Les pommes d'exportation sont parfois soumises à ce traitement qui est également appliqué à des légumes verts.

Huiles blanches et paraffine permettent donc de conserver et d'emballer nombre de produits alimentaires, tout en assurant les meilleures conditions de présentation et d'hygiène, mais leur rôle est plus vaste encore, car elles rendent également possibles des gains de temps qui, en notre époque où nous sommes toujours pressés, sont particulièrement appréciés. Voici, par exemple, comment, dans les élevages modernes, on plume parfaitement les volailles. Après avoir grossièrement plumé les poulets, on les trempe dans un bain de cire de paraffine et, lorsqu'elle est solidifiée (ce que l'on obtient en laissant l'animal à l'air, puis en l'immergeant dans un bain d'eau froide), on enlève avec soin la paraffine. Avec la cire, s'en vont toutes les petites plumes et les duvets généralement si difficiles à enlever. Grâce à ce moyen, on peut plumer les volailles très rapidement, et ce, de façon parfaite. Quant aux fruits, il est possible d'activer considérablement leur maturité grâce aussi au pétrole. Il y avait longtemps que l'on avait remarqué que les fruits, cueillis avant maturité, finissaient de mûrir plus rapidement dans une enceinte chauffée par un poêle à pétrole. Cependant, il fallut attendre 1923 pour en découvrir la raison : le pétrole, en brûlant, dégage de légères émanations de gaz éthylique, qui constitue l'agent actif dans ce procédé de forçage. L'éthylène est maintenant extrait du pétrole, conditionné en bouteilles et utilisé pour hâter la maturation des fruits. Les tomates, les céleris, les ananas, peuvent subir ce traitement. D'autres produits du pétrole, des *solvants* sont largement utilisés pour l'extraction des huiles végétales. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce sujet dans un prochain numéro. Ces quelques exemples, que nous venons de choisir parmi bien d'autres, permettront d'apprécier le rôle, discret peut-être, mais particulièrement important que jouent les produits dérivés du pétrole dans la préparation et la conservation des produits alimentaires qui viennent chaque jour garnir notre table. Si, comme nous l'espérons, nous avons mis votre curiosité en éveil, pourquoi n'essayeriez-vous pas de compléter la liste, que nous avons voulue incomplète, des applications de paraffine ou d'huile blanche, aux produits que vous trouvez dans votre cuisine ou dans votre salle à manger ? Il y aurait assurément bien des « articles » à porter sur une telle liste, à commencer par le chewing-gum et par le bouchon de champagne entouré de paraffine.



L'ESSO LANGUEDOC

un nouveau
pétrolier français

Un nouveau bateau citerne de haut tonnage, l'Esso-Languedoc, est venu s'ajouter à la flotte de la S.F.P. Cette unité est l'un des trois navires achetés par notre Société à la Panama Transport Company. Pour les amateurs de technique, et pour les marins, indiquons qu'il s'agit là d'un « sister-ship » de l'Esso-Provence, dont nos lecteurs ont déjà trouvé la description dans le n° 25, novembre 1949, de l'Esso-Revue. Rappelons brièvement que ce type de tanker est long de 165 m. et peut porter en lourd 18,250 tonnes de produits pétroliers. Il a été lancé en 1933 à Monfalcone.

Le 15 avril, dans le port du Havre, le « Orville Harden », la proue symboliquement tournée vers le large, est devenu l'Esso-Languedoc. Mrs Cronham, femme de M. L. H. Cronham qui représentait l'Esso Shipping Co et la Panama Transport Co, était la marraine de ce nouveau baptême. Un peu émue, mais souriante, elle brisa à l'avant du navire la traditionnelle bouteille de champagne et on hissa le pavillon français sur l'ordre du Commandant de la mer (autrefois second capitaine de l'Esso-Bretagne) qui prend le commandement de l'Esso-Languedoc avec, pour

administrateur de l'Inscription Maritime, et Huby, Inspecteur de la Navigation, et Mrs V. Dingle, femme de M. Dingle, Ingénieur de l'Esso Shipping Co pour l'Europe, qui, à son grand regret, n'avait pu venir de Londres assister au baptême.

Reçus par MM. A. Molle, L. Baillif, G. E. Van der Burgh et P. Ducrest, ces personnalités visitaient le navire sous la conduite de M. Duval, Chef du Département Navigation, et de ses collaborateurs, MM. Bedard et Berthe. Au déjeuner qui suivit, assistaient également MM. Leat-

Commandant, et Tisser, chef mécanicien de l'Esso-France, Guillochon, Commandant, et Desmout, chef mécanicien de l'Esso-Bretagne. Ces deux bateaux se trouvaient, en effet, dans le port du Havre, l'un en carénage, l'autre en déchargement, et l'on eût dit qu'ils étaient là pour souhaiter, à titre d'anciens, la bienvenue à l'Esso-Languedoc, à l'heure où il prenait rang parmi la flotte de la S.F.P.

C'est le 21 avril que le nouveau tanker s'entreprend, pour le compte de notre Société, son premier voyage au Moyen-Orient.



chef mécanicien, M. Le Borgne. A la cérémonie assistaient MM. Quemeneur, représentant le Secrétariat Général de la Marine Marchande, Mantel, Directeur de l'Inscription Maritime, Quebrac, Admi-



NOUVELLES BRÈVES

GRAVENCHON

Une conférence de M. André SIEGFRIED

Sur l'invitation de l'Association des Parents d'Elèves du Collège de Lichonne, M. André Siegfried vint, le 10 mars 1950, faire à la Salle des Fêtes de la Cité une intéressante conférence sur « Le visage nouveau du monde après deux guerres mondiales ». Après avoir dressé un tableau



de la situation à la fin du siècle dernier, caractérisé par la prédominance politique et économique de l'Europe, en même temps que par la stabilité de la monnaie, la liberté des échanges, la lenteur des moyens de transports mais l'absence de toutes formalités pour passer d'un pays à un autre et, par conséquent, la possibilité de grands mouvements d'émigration, M. Siegfried a fait le bilan des cinquante premières années de notre siècle. Pour le conférencier, notre siècle n'a inventé qu'un vice : la vitesse. Elle s'accompagne d'un encombrement des moyens de transport et d'une multiplicité de formalités avant tout départ en pays étranger : visas, changes réglementés, vaccins, etc... Le voyage est devenu une opération administrative et diplomatique. L'étalon des mesures et valeurs a complètement changé. Le monde est cloisonné par une serrurerie financière et monétaire dont l'Etat tient la clef. A cet Etat, les individus ont tendance à tout demander, si bien que l'esprit d'initiative, qui avait fait la richesse du siècle dernier, cède le pas à la routine administrative. Nous vivons en un temps où l'intérêt tient moins de place que la passion, plus dangereuse que lui. Malgré ses immenses progrès techniques, notre siècle, a conclu M. Siegfried, n'a fait plus de mal que de bien : il a encore cinquante ans pour se racheter.

Nous tenons à féliciter et à encourager le Président de l'Association auquel nous devons l'heureuse initiative de l'organisation de cette série de conférences.

C. A.

MÉDAILLE MILITAIRE

Un décret du 4 mars 1950 paru au *Journal Officiel* le 8 du même mois attribue la Médaille Militaire à notre collaborateur, M. Hervé de Laeger Lamplong, chef de groupe caisse division sud-est. M. de Laeger reçoit cette distinction en raison des blessures qu'il a subies à Tetsghem (Nord), en 1910, alors qu'il était sergent au 113^e régiment d'infanterie. Cette décoration comporte également l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme.

DISTINCTIONS A PORT-JEROME

Nous relevons au *Journal Officiel* l'attribution de la médaille de bronze de la Famille française à :

Mme Gaston Dutze, épouse de M. Dutze, payeur (5 enfants) ;
Mme Auguste Lefrançois, épouse de M. Lefrançois, aide chargeur au port (6 enfants) ;
Mme Roland Saunier, épouse de M. Saunier, operateur de fabrication (5 enfants).

M. Raymond Pigne, contremaître au Département Intérieur, a été nommé chevalier dans l'ordre du mérite social. Cette distinction est la juste récompense du dévouement dont il a toujours fait preuve vis-à-vis des mutilés, combattants et des mobilisés du canton de Bollée, en sa qualité de Président de leur association.

PRODUCTION FRANÇAISE

Des le mois de septembre dernier, l'Association Nationale des Pétroles d'Aquidaine (S.N.P.A.) avait effectué d'importants travaux de prospection géophysique dans le département des Basses Pyrénées. Ceux-ci avaient laissé presumer l'existence d'un gisement de pétrole s'étendant sur une longueur de 8 km et une largeur de 4, et couvrant un périmètre dont le village de Lacq, situé sur la route Orthez-Pau, formait le centre.

Les foreurs se mirent au travail sur le tracé déterminé par les géophysiciens et, le 21 décembre, une première sonde opérant aux alentours immédiats du village de Lacq rencontra le pétrole à 605 mètres de profondeur. Mis aussitôt en exploitation, ce puits a fourni depuis le début de l'année d'abord 10 m³, ensuite 17 m³ par jour.

Un deuxième forage, effectué à 500 mètres du premier, a rencontré, le 20 avril, c'est-à-dire 4 mois plus tard, le même gisement à 618 mètres de profondeur. Au cours des premières journées, les essais d'exploitation ont révélé un débit considérablement plus important que celui du puits n° 1, mais qui ne peut être déterminé valablement tant que les essais ne sont pas terminés.

Voici une déclaration de M. Blanchard, Président de la S.N.P.A.

Certes, le débit du nouveau puits est important, mais il ne saurait être comparé à ceux des puits américains ou du Moyen-Orient qui, parfois, dépassent 1.000 tonnes par jour. Il est donc exagéré d'assimiler Lacq à un Bakou ou à un Texas pétrolier. Néanmoins, si l'on veut faire une comparaison, ce débit est très important : en Amérique, des débits même moins forts que celui enregistré au puits n° 1, soit 17 m³ par jour, sont parfaitement rentables, donc, à plus forte raison, celui du puits n° 2.

D'autres sondages par la suite viendront dire si le gisement s'étend au-delà du périmètre de 25 hectares délimité à l'origine.

LE DERBY DES LAISSES A SAVON

Dans son numéro 26 de décembre dernier, la rédaction de l'*Exo-Remue* se mettait à la disposition des enfants du personnel de notre Société pour les renseigner sur tous les points qui concernent le règlement du Derby Automobile des moins de quinze ans. Les éliminatoires se déroulent dans toute la France et groupent de nombreux concurrents qui ont échappé depuis plusieurs mois à l'envoûtement des jeux de billes, des journaux illustres, des cow-boys et gangsters du cinéma ! Ils se sont penchés sur le plan de construction de leur voiture, conseillé par les plus grands constructeurs qui ont dévoilé pour eux les secrets de la fabrication, du montage ; travail délicat, car ces « autos de course », sans moteur, ni moyen de propulsion, atteignent le 35 et 40 à l'heure, en roulant sur des pistes déclinées. Un soin particulier doit donc être apporté à la construction des freins, de la direction ; les organes principaux, Interdiction de « dé », toutefois, de se faire prêter main forte par les aînés ! Leur abk...

... limiter aux conseils, appréciations, mais, jamais, ils ne doivent prendre les outils !... Le jeune coureur doit construire sa voiture seul ! Sinon, gare au Jury ! Il est composé de techniciens de l'automobile qui se chargent de déceler rapidement les infractions au règlement.

En Amérique, l'ensemble des éliminatoires s'est déroulé devant quatre millions de spectateurs ! La finale, disputée sur le terrain d'aviation d'Akron, connaît le même succès populaire que les grands prix automobile d'Indianapolis. Le vainqueur du dernier Derby, Donnie Strub, a quatorze ans ; sa voiture lui a coûté trois dollars cinquante cents (soit 1.225 francs environ) et sa victoire lui a rapporté un voyage circulaire autour des Etats-Unis, une bourse de quatre ans dans une Université de son choix et de nombreux honneurs... Sur le terrain, les concurrents sont placés trois par trois sur une route en ligne droite, dont la déclivité varie de 10 à 6 pour cent. Un dispositif électromagnétique permet de lâcher simultanément les trois petites voitures qui devaient la pente à une allure dépassant parfois 45 km. heure. Les enfants font alors preuve de leur sang froid et de leur habileté pour éviter toute collision et conduire au mieux leur voiture ; le meilleur temps réalisé sur le parcours de 350 mètres désigne le vainqueur de l'éliminatoire qui aura encore à défendre sa chance au cours des finales. Le Derby des Laisses à Savon, organisé en France par le Comité d'encouragement aux Sports, avec différents concours dont celui de la Reine Renault, et de l'Agence Havas, est doté de cinq millions de prix divers ; le vainqueur des vainqueurs recevra 500 000 fr. de récompense et une 4 CV Renault « grandeur nature », munie d'un moteur !... Mais après combien d'efforts et de difficultés !... Car le Derby des moins de quinze ans n'est pas, comme nous pourrions le croire, un jeu d'enfants !

A R. Selon les dernières informations, nous apprenons que le « Derby » repartira prochainement au très vil succès dans toutes les villes de France où se déroulent les éliminatoires. Cette épreuve, dont l'intérêt est chaque jour souligné par la Presse et la population française, prend d'ailleurs un caractère de manifestation nationale réservée à la jeunesse, sous la décision du Comité d'Ille de France, les engagements ont été reçus jusqu'au 15 mai et les éliminatoires de la zone parisienne auront lieu qu'il y ait ou non... La finale se courra le 9 du même mois à Paris. Dans toutes les épreuves complémentaires, les centres d'apprentissage d'il n'est plus question maintenant que du « Derby » dont le vainqueur gagnera plus d'un demi-million de francs !... et à dire tout un champion remportant le Grand Prix de l'A.C. du Club de France.



CHARENTON

Station-Service à roulettes

Ce n'est pas une histoire de fous, et il ne s'agit pas là d'une station service nomade, ni de l'apparition sur les routes d'un « Esso Circus ». En réalité, les nombreuses difficultés soulevées par les servitudes d'usage, jusqu'à ce jour, M. Pinault de mettre à exécution son projet. L'ouvrage ne manquera pas de l'excellente qualité de service, notre client a amenagé en bon ordre, avec son atelier, lavabos et bureau, cette remorque qui il rentre tous les soirs dans son garage, où est installé le graissage. L'initiative de M. Pinault témoigne d'une ferme volonté de persévérer jusqu'à ce qu'il arrivera à brève échéance, avec un projet définitif de ses projets.



ST-OUEN

Un training de chauffeurs pose un problème à St-Ouen. Il ne saurait être question, en effet, d'arrêter même 24 heures l'activité de cet important Dépôt, aussi, est-ce sur quatre lundis du mois de Mars que se sont échelonnées les séances pleines d'intérêt pour les champions du volant, qui, d'habitude, à longueur de journées, sillonnent Paris de leurs rutilants mais imposants véhicules. Au cours de ces réunions, on a parlé métier en connaisseurs, de part et d'autre, pour le plus grand profit de tout. Bien sûr, on a déjeuné aussi, dans une ambiance toute de cordialité et de franchise. Conclusion : une belle équipe autour du chef sympathique entre tous qu'est notre ami Mellet.

NOUVELLES DE LA D.N.O.

Les chefs de région réunis en un dîner amical au siège de la D.N.O. après deux jours de stage gardent encore sur leur visage quelque reflet du sérieux des questions qui viennent d'être débattues. Mais rassurez-vous, on n'en est encore qu'aux hors d'œuvre... et l'heure des bonnes histoires et de la détente ne tardera pas ! (Ci contre, en haut.)



GRAND-QUEVILLY

Dans de nombreux établissements de la Société, les Comités d'Entretiens viennent d'être renouvelés. Voici celui de Grand-Quevilly, qui comprend d'ailleurs, autour de Monsieur Douy, directeur de l'usine, la majeure partie de l'ancien Comité.



LES INSIGNES POUR LONGS SERVICES

Reprenant une tradition interrompue par la guerre, la S.F.P. vient de distribuer, comme chacun le sait, les insignes pour 10, 20, 30 (et bientôt 40 ans) de service. La remise de ces insignes a donné lieu à de cordiales manifestations de sympathie, dont voici quelques échos.



LE PHOTOGRAPHE PHOTOGRAPHIE 1

Le 17 mars 1950, dans le bureau de M. R. de Billy, Direction de Relations Extérieures, voici, ci contre, de gauche à droite, Mme Gounod, M. R. Bezuil et Mme Valentin, subissant joyeusement le champagne à l'occasion de la remise par leur directeur, de leur insigne de vingt ans de service.

NOUVELLES DE LA D.N.O.

La D.N.O. fête un millénaire !!

Plus de mille années de bons et loyaux services justement bien cette réunion, empreinte de la plus parfaite cordialité, au cours de laquelle M. Javel, Directeur de la division, remettait dernièrement les insignes de 20 et 30 ans à 17 employés du siège de la D.N.O., et l'élément féminin, gracieusement représenté, se voyait attribuer 15 broches, dont 3 ornées de 2 brillants. Dans une brève improvisation très applaudie, M. Javel fit comprendre aux jeunes combien l'attachement des anciens à la Société était justifié, et souligna les garanties d'avenir qui leur étaient

reservées. Puis, dans le joyeux tintement de verres entrecroqués, souvenirs et anecdotes s'échangeaient gaiement. Pour nous faire apprécier sans doute combien les jeunes étaient unis aux anciens et leur attachement, déjà solide à la Société, M. Delautre, un benjamin de quatre ans, recita avec autant d'assurance que d'à-propos le *jeu de la composition*.

Vous avez rempli votre tâche.

En ce jour, que tout soit bien.

Puisque c'est votre anniversaire.

Alors, nous vous souhaitons.

Vous avez rempli votre tâche.

Vous avez rempli votre tâche.

En ce jour, que tout soit bien.

Puisque c'est votre anniversaire.

Alors, nous vous souhaitons.

Vous avez rempli votre tâche.

En ce jour,

que tout soit bien.

Si vous aimez les statistiques, vous pouvez ajouter aux 17, déjà citées, les 52 plus de 10 ans, qui ont reçu leur insigne à fin décembre, et vous aurez largement dépassé la moitié de l'effectif du siège de la D.S.O. Vous voyez bien que les jeunes ont toutes les raisons d'espérer !

NOUVELLES DE LA D.S.O.

On s'étonnait un peu à Bordeaux, depuis quelques semaines, de voir aux vestons des visiteurs de Paris les nouveaux insignes dont on avait bien entendu parler, dont on savait que la distribution était officiellement reprise, mais qui mettaient, en vérité, bien longtemps pour arriver jusqu'en sud ouest ! Aussi, l'annonce de la remise des insignes pour le lundi 27 mars au personnel du siège de la D.S.O. fut-elle accueillie avec un réel plaisir et ce contentement qu'occasionne tout ce dont on peut

puir, ensuite, les médailles de 20 et 10 ans reçurent leur mise, accompagnée, pour les dames, de quelques fleurs et, pour tous, d'un mot amical et des remerciements du patron. Bien des anciens ne se séparèrent qu'avec regret et assez longtemps après la fin de la réunion officielle : presque toutes les Sociétés fusionnées ou absorbées étaient représentées, et les échanges de souvenirs allaient leur train.

Quelques jours après, à Begles, le 31 mars, dans la même atmosphère cordiale des vieux souvenirs ramués, 28 anciens recevaient leur insigne. Begles est bien connu pour être l'un des vieux foyers Standard et, pour affirmer l'exactitude de cette croyance, chacun des médaillés représen-



tail, en moyenne, près de 23 années d'ancienneté. Là, ce fut au tour d'une dame d'être à l'honneur, et Mme Clavier, pour ses 10 années de service, reçut, en attendant son insigne, une jolie lunette de chevet et, bien sûr, un beau bouquet. Les trentenaires étaient quatre : quatre pour 131 années d'ancienneté, acquises entièrement, pour trois d'entre eux à Begles, depuis leur engagement chez Benaille et Despeaux : MM. Lebonchard, Brun et Tourenne, et pour M. Lagrange, acquis également à Bordeaux depuis son entrée au service de Bedford C^o. En somme, voilà 131 années d'antériorité ! Enfin, la remise de son insigne de 10 ans, à M. Laporte, dont c'était, à plus de 60 ans, et après 16 années de service, le jour de sa mise à la retraite, fut accompagnée du cadeau que ces camarades avaient tenu à lui offrir à cette occasion. Tard dans la soirée, autour des comptoirs voisins, il était encore question d'extraordinaires pêches au goujon ou de mémorables parties de boules.

M. R.

NOUVELLES DE LA D.N.E.

60 années d'ancienneté

C'est le chiffre impressionnant des années de présence à notre Société totalisées par l'ensemble du personnel de la division nord-est, chiffre qu'il nous a paru intéressant de connaître au moment où notre Société a repris, à la satisfaction de tous, la remise de ses insignes de service. Le siège de notre division comprend le coquet total de 84 bénéficiaires. Un apéritif d'honneur eut lieu dans la salle du restaurant de l'immeuble, le samedi 18 mars 1950, apéritif avant lequel M. H. Laffaille, directeur de la division, rappela les noms des 37 personnes qui avaient déjà reçu il y a quelque temps, leur insigne de 10 ans, et remit ensuite personnellement 11 insignes de 20 ans, et 4 de 30 ans, celui de 40 ans, du doyen M. G. Usson, devant lui être remis par notre Président Directeur Général M. H. Laffaille, qui a débuté à l'Economique, il y a plus d'un quart de siècle, n'eut aucune peine de ce fait à trouver les mots qu'il fallait pour souligner le côté émouvant de cette réunion placée sous le signe de la fidélité à notre Société et, malgré la gaieté générale, plus d'un bénéficiaire, se souvenant de la date lointaine de ses débuts, ressentit une émotion teintée de mélancolie, qui fut d'ailleurs fort heureusement effacée au moment où les coupes s'entrechoquèrent. Soulignons, comme le montrent des photos prises, que les 17 dames, qui étaient bénéficiaires d'un insigne, reçurent, en plus d'une boutonnière de fleurs, un hommage particulier de M. H. Laffaille, et mentionnons, pour terminer, que la remise des insignes au personnel de province s'effectuait par les soins des chefs de régions, à l'occasion de leur passage dans les secteurs, ou de réunions de training, que nous aurons l'occasion d'évoquer ultérieurement.



NOMINATIONS PROMOTIONS

DIRECTION INDUSTRIELLE

RAFFINERIE DE PORT-JEROME

M. Michel Chaumet vient d'être classé ingénieur - Chimiste au Département Recherches et Developpements. Il était entré à notre Société le 1^{er} juin 1949 en qualité de Chimiste au Laboratoire de Recherches.

DIRECTION COMMERCIALE

DIVISION NORD-OUEST

M. Marcel Hary vient d'être nommé Adjoint Exploitation et Productivité à la Division Nord-Ouest. Ingénieur des Arts et Metiers M. Hary est entré à l'Economique en 1933. Nommé Inspecteur des Postes de Distribution de la Région de Bordeaux il passe ensuite au Service Ventes Exploitation jusqu'à la guerre. Nommé à sa démobilisation Chef du Service Exploitation Usines de la Division Nord, il est promu en 1945 Chef du Service Stockage et Distribution. Enfin, au 1^{er} janvier 1949 il est nommé Assistant de M. H. Vergez, Adjoint « Cost and Operations » du Directeur Commercial. Au titre de ses fonctions il eut l'occasion de faire de nombreuses conférences au cours de trainings portant sur les grands principes du « Cost ».

DIVISION SUD-OUEST

M. Georges Jacq vient d'être nommé Chef du Dépôt de Begles. Il était entré à l'Economique en 1929 en qualité de comptable. Il est nommé successivement caissier, secrétaire de Région puis chef de Secteur dans différents Dépôts jusqu'à sa mobilisation. Repris au Pool des Carburants en 1945, il est réintégré dans notre Société en 1948 en qualité de vendeur à la Région de Bordeaux.

M. Paul Mazeau vient d'être titularisé dans les fonctions de préposé d'E.S.S. à Limoges qu'il occupait depuis le 1^{er} décembre 1949. Il était entré à la Société en 1939 en qualité de chauffeur jusqu'à sa mobilisation. Réintégré dans ces mêmes fonctions en 1945 il avait été nommé par la suite magasinier.

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

M. Yvon Durandy, précédemment à la Direction Juridique, vient d'être nommé Chef du Service Sécurité sociale au Département Retraites et Sécurité sociale. Il était entré à la Société en 1937 au Service des Accidents, poste qu'il a tenu jusqu'à sa mobilisation. En 1940, il est nommé Représentant du Département Assurances et Chef du Service Accidents en zone libre, poste qu'il occupe jusqu'en 1943. Mis en disponibilité sur sa demande à cette date, il est réintégré en 1945 au Département des Assurances en qualité de Chef du service Accidents.

GRATIFICATIONS

pour longs services

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs, dont les noms suivent, qui ont atteint 35, 30 et 25 années de service à notre Société :

DIRECTION COMMERCIALE

35 ANS

Mme Yvonne Pinon, du Département Bedford.

30 ANS

M. Victor Chaulet, usine de Marseille.
M. Jean Plante, du Département Bedford.

25 ANS

Mme Rachel Roget, secrétariat direction de la division nord est.

DIRECTION GÉNÉRALE

30 ANS

M. Marcel Kettel, Directeur, adjoint au Directeur Général.

DIRECTION INDUSTRIELLE

30 ANS

M. André Coindre, Département Entretien de la Raffinerie de Port-Jérôme
M. René Hauchard, Direction Raffinerie de la Mailleraye.
M. Albert Kemps, Raffinerie de la Mailleraye.
M. Paul Leroy, Raffinerie de la Mailleraye.
M. Raymond Longuet, Raffinerie de Port-Jérôme.
M. Jules Rouas, Raffinerie de la Mailleraye.

PÉTROLE ET LITTÉRATURE

James-Olivier Curwood, romancier américain, né à Owasso (Michigan) 1878-1927, est le chantre des forêts du Grand Nord et des hommes qui y vivent. Voici un demi-siècle, ses livres, à côté de ceux de Jack London, de Mayne Reid, ont leur place dans la bibliothèque des jeunes gens, à qui ils donneront le goût du courage, du risque et de la droiture.

Extrait de « La Forêt en Flammes », traduction de Louis Postif (Hachette), voici un passage où un agent de la Police Montée Canadienne, Carrigan, découvre une curieuse utilisation des gaz naturels de pétrole, dans le Mackenzie.

« ... Quand la pirogue eut suivi, sans ralentir, cette courbe du rivage, ils aperçurent devant eux une longue avenue d'eau toute droite et bien calme. Là, très loin en aval, Carrigan aperçut le reflet de nombreux feux.

La forêt était écartée de la rivière, laissant à sa place une toundra hétéroclite de rochers et de schistes, avec un large ruban de sable noir au long du cours d'eau. Carrigan comprit qu'il se trouvait devant un de ces soulèvements de sables asphaltiques si communs dans le Nord, communément de ce trésor souterrain qui fera un jour, de ce bout de l'Amérique, l'Eldorado du monde.

Et tout cela, c'était la brigade Boulam, chantant à cette heure de la nuit ou auraient dû dormir des hommes qui complaient se lever avec le soleil. Carrigan regardait devant lui. L'été peu, son odyssee prendrait une nouvelle tournure. Quelque fait se produirait sûrement des qu'ils seraient à terre. L'éclat particulier des feux l'avait intrigué. Maintenant, il commençait à deviner. Les hommes de Marie Anne Boulam, campés au bord des sables asphaltiques, avaient allumé un certain nombre de jets de gaz naturels qui sortaient du sol. Maites fois, déjà, il avait vu briller des feux pareils en amont ou en aval sur les Trois Rivières, ou même en avait allumé pour faire cuire son repas et s'était amusé ensuite à les éteindre avec

Voici une nouvelle rubrique, dont le succès dépend de vous, chers lecteurs. En effet, il nous a paru amusant de rechercher dans la littérature les passages « Pétrole ». Pour vous encourager, en voici aujourd'hui deux, trouvés au hasard de la lecture. A vous, maintenant, de nous signaler ceux que vous pourrez rencontrer.

des seaux d'eau. Mais, jamais, il n'avait rien vu de pareil au spectacle qui se déployait à présent sous ses yeux. Il comptait sept de ces foyers sur une surface de vingt acres, langues de feu jaunâtre qui jaillissaient comme des torches géantes jusqu'à cinq mètres de hauteur. Et, dans les intervalles, il ne tarda pas à distinguer une grande activité. De nombreux personnages s'empressaient aux alentours. A première vue, ils ressemblaient à des nains, à des gnômes en train de s'amuser dans un petit monde créé par la sorcellerie. Mais à mesure que Baptiste faisait avancer la pirogue à puissants coups de rames, les personnages paraissaient plus grands et les jets des flammes plus hauts. Alors, il comprit ce qui se passait. Les hommes de la brigade Boulam profitaient de la fraîcheur des heures nocturnes pour goudronner leurs embarcations.

Il sentait le goudron et voyait les grands bateaux que l'on avait hissés au nombre d'une demi-douzaine dans le cercle des lumières jaunes. Des hommes nus jusqu'à la ceinture barbouillaient le fond avec de la poix bouillante. Au centre, un grand chaudron noir fumait sur un jet de gaz, et, entre le chaudron et les bateaux, des porteurs de seaux allaient et venaient courants. Plus près du grand chaudron, d'autres hommes emplissaient une rangée de barils de ce précieux goudron qui montait des entrailles de la terre, formant de place en place des étangs d'un noir de jais que Carrigan voyait étinceler à la clarté fauve. Il calcula qu'il y avait trente hommes au travail. Six rangées étaient alignées, la quille en l'air, sur le sable noir. Pres du rivage, juste en dehors du cercle de lumière, se trouvait un unique chaland.

Ce fut vers ce chaland que Baptiste dirigea la pirogue. Là, à mesure qu'ils avançaient, à un jet de pierre tout au plus, des hommes, qui se démenaient à terre, le caractère fantastique de cette scène impressionnait Carrigan de plus en plus.

Voici maintenant un extrait de « Terre d'Amérique » d'André Demaison, paru en 1937 ; il s'agit d'une brève description d'une station-service aux Etats Unis.

Nous laissons, bien entendu, à l'auteur la pleine responsabilité de ses affirmations, en ce qui concerne les pompistes de France ! Elles nous paraissent bien justes, pour le moins.

Au moment de quitter le Texas, je m'approchai de ce que nous appelons une « station-service ». Ces postes de distribution, encore rares chez nous, se rencontrent, là-bas, à chaque bourg, à chaque village, aux grands croisements de routes, en forêt sombre ou en pleine campagne.

Yes. Sir ! me dit joyeusement un nègre pour m'affirmer qu'il se mettait à ma disposition.

Fill the tank ! Remplissez le réservoir.

Ici, on ne prend pas l'essence par deux ou quatre bidons. Les distances sont telles qu'il est toujours prudent de partir avec un réservoir plein. J'ai déjà dit que la dépense était minime, de douze à seize cents le gallon de quatre litres. Pendant que l'essence coulait, un autre nègre s'empara de mes glaces, les savonna, les rendant transparentes. Puis, il époussetta ma carrosserie.

Check the tyres ! Check the water ! Contrôlez les pneus ! Contrôlez l'eau !

A peine est-il besoin de le dire. Malgré l'entente pour les prix qui existe entre les compagnies de pétrole, chacune attire par de bons procédés parfaitement gratuits. Comme nous sommes loin de l'accueil marchand de nos pompistes ordinaires, en France ! On pourrait, d'ailleurs, en dire autant des trains, des transports en commun et de tous les services publics américains ou régionaux, à tout instant, une caline et prévenante courtoisie.

Nous publierons prochainement un large extrait du même ouvrage, qui décrit les opérations du forage, avec une vie intense et beaucoup de clarté.



LES

Concours

D'ESSO-REVUE

La Rédaction de l'Esso-Revue organise, à nouveau, une série de concours dotés de primes et de récompenses. Ils sont ouverts à tous les artistes de notre Société et s'étendent de la photographie à la littérature et au dessin d'affiches. Les sujets sont très simples, mais n'oubliez pas que ceux-ci sont parfois les plus difficiles à traiter sans banalité. Pensez, dès maintenant ! « ARBRES » est le thème du concours photo. Nous nous attacherons au pittoresque de leur structure, à l'harmonie de leurs branchages, aux jeux d'ombre et de lumière que votre sens artistique vous conseillera. Les arbres seront, en somme, les personnages de votre œuvre. Les « DESSINATEURS-AFFICHISTES » ont toute liberté pour choisir leurs quatre couleurs et la façon dont ils pensent traiter leur sujet : « L'Arbre de Noël de la S.F.P. », « Noël », « Noël », prenez le crayon, la plume et le pinceau, mais respectez le format et ne placez aucune autre. « NOËL » inspirera encore nos amis littéraires pour le concours : « CONTES DE NOËL ». Leur première qualité sera d'écrire, sans emphase, dans un style léger, en quelques pages, ils écriront un conte de Noël imaginaire qui ne s'inspirera, de loin ou de près, d'aucun autre. Ils prendront garde aux longues descriptions, aux adjectifs pompeux, sans tomber dans le « style télégraphique ». Une prime spéciale sera accordée à ceux de nos auteurs concurrents qui sauront harmoniser, en respectant le ton d'un conte, notre métier, c'est-à-dire l'industrie du pétrole, et la fête de Noël. Il y a, dans cette idée, une source d'inspiration féconde. Les enfants de moins de quinze ans auteurs d'une œuvre prime, bénéficieront également d'un prix spécial. Pensez, dès maintenant, à nos concours. De la valeur de votre travail dépendra votre récompense.

RÈGLEMENT DES CONCOURS

CONCOURS PHOTO

Sujet : « ARBRES »

Article Premier

Le concours est ouvert à tout le personnel de la S.F.P., du 1^{er} mai au 31 octobre 1950.

Article 2

Les concurrents s'engagent à ne présenter que des documents résultant de prises de vues personnelles effectuées dans le courant de l'année 1950 (les travaux de développement et d'agrandissement peuvent être exécutés par les laboratoires spécialisés).

Article 3

Les épreuves devront parvenir, au plus tard, le 1^{er} novembre 1950, à la Rédaction de l'Esso-Revue.

Article 4

Elles devront être tirées obligatoirement sur les formats 13 x 18 ou 13 x 13 (liberté est laissée pour le choix du papier).

Article 5

Chaque concurrent ne pourra adresser que deux envois.

Article 6

Chaque épreuve devra porter au dos un pseudonyme, qui sera également mentionné sur une enveloppe cachetée contenant :

- 1^o Le nom du concurrent ;
- 2^o Son emploi à la Société (bureau et téléphone) ;
- 3^o Son adresse personnelle.

Article 7

Les épreuves sur papier, primées ou non, resteront la propriété de l'Esso-Revue qui se réserve tous droits de reproduction, en mentionnant le nom de l'auteur.

Article 8

Les prix attribués seront versés aux lauréats, sur présentation du négatif.

CONCOURS D'AFFICHE

Sujet : « L'ARBRE DE NOËL DE LA S.F.P. »

Article Premier

Le concours est ouvert à tout le personnel de la S.F.P., du 1^{er} mai au 15 octobre 1950.

Article 2

Les concurrents s'engagent à respecter le format 10 x 10 et ne faire qu'un seul envoi.

Article 3

A n'utiliser que quatre couleurs de leur choix (le noir étant considéré comme une couleur).

Article 4

A ne plagier, en aucune façon, des affiches déjà parues et traitant du même sujet.

Article 5

Les œuvres devront parvenir le 15 octobre 1950, au plus tard, à la Rédaction de l'Esso-Revue.

Article 6

Les affiches primées resteront la propriété de l'Esso-Revue qui se réserve tous droits de reproduction, en mentionnant le nom de l'auteur.

Article 7

Chaque œuvre devra porter au dos un pseudonyme, qui sera également mentionné sur une enveloppe cachetée contenant :

- 1^o Le nom du concurrent ;
- 2^o Son emploi à la Société (bureau et téléphone) ;
- 3^o Son âge (facultatif) ;
- 4^o Son adresse personnelle.

Article 8

Les envois seront faits soigneusement, soit roulés, soit entre deux cartons.

CONCOURS :

« CONTES DE NOËL »

Article Premier

Le concours est ouvert à tout le personnel de la S.F.P., du 1^{er} mai au 31 octobre 1950.

Article 2

Les concurrents ne devront pas dépasser, pour leur récit, la longueur de 10 pages dactylographées à double interligne.

Article 3

Dans le cas de textes manuscrits, l'écriture devra être très lisible (à l'encre).

Article 4

Le conte sera rédigé en prose (sans insertion de poèmes, à l'exception de brèves citations d'une ligne ou deux).

Article 5

Les auteurs ne devront joindre aucune illustration ou photographie à leur texte et ne faire qu'un seul envoi.

Article 6

Ils s'engagent à ne plagier, ni adapter aucune œuvre.

Article 7

Chaque manuscrit devra porter au dos un pseudonyme, qui sera également mentionné sur une enveloppe cachetée contenant :

- 1^o Le nom du concurrent,
- 2^o Son emploi à la Société (bureau et téléphone) ;
- 3^o Son âge (facultatif) ;
- 4^o Son adresse personnelle.

Article 8

Les envois seront soigneusement emballés.

Article 9

Une prime spéciale sera accordée aux auteurs qui auront harmonisé Noël et l'Industrie du Pétrole, tout en conservant à leur récit un climat « conte de Noël ».

Revue de LA PRESSE

L'AVIATION ET LA RECHERCHE DU PÉTROLE

Après l'avion employé aux levés magnétiques, voici l'hélicoptère pour compagnies géométriques. D'après un article de M. G.-M. Wilson, dans *World Oil* (janvier 1950), on peut équiper un hélicoptère de façon à lui faire porter un gravimètre sur un support susceptible d'être manœuvré de la cabine pour être posé sur le sol et remonté. La technique est alors la suivante dans un pays inaccessible, comme, par exemple, une grande superficie couverte de forêts ne possédant que quelques clairières épaisses non reliées par des routes. Avec un hélicoptère, on amène dans les clairières bien choisies des éléments permettant de monter des tours métalliques, aptes à servir de points géodésiques (tours de 15 m, pesant 120 kg, en éléments tubulaires de 3,75, section triangulaire, éléments empaquetés en unités faciles à larguer). Exceptionnellement, on utilise une tour de 22,50 m, 16 sections au lieu de 4) en région ondulée. Ces tours servent à déterminer le point où l'hélicoptère descendant à la verticale opère. L'exemple concret concerne une région de 2.400 km², levée en 5 mois¹, à 150 km, au nord-est d'Edmonton. Il avait été nécessaire d'établir, à proximité d'une petite station perdue sur la seule ligne de chemin de fer, un camp avec un champ d'aviation réduit et un petit atelier pour les deux hélicoptères. A cet effet, on disposa d'un bulldozer, qui servit aussi à établir une piste donnant accès à un point d'eau. Le personnel (14 hommes) était logé dans des remorques aménagées ; une autre remorque comportait un groupe électrogène et les installations d'hygiène. Une autre, enfin, servait de cambuse et de cercle. Tout ceci se passe près du cercle Arctique, et cependant un froidure avait été prévu et décrit.

Extrait de *Techniques et Applications du Pétrole*



MISE EN SERVICE DE NOUVELLES LOCOMOTIVES DIESEL DE MANŒUVRES

La S.N.C.F. vient de réceptionner, en gare de Lyon-Guillotière, une nouvelle locomotive Diesel-électrique de la série 030 DA, première des 48 unités commandées à la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt. Destinée aux services de manœuvres et à la remorque de trains légers sur les lignes secon-

dares, sa vitesse maximum est de 60 km/h. Le moteur Diesel a été fourni par la firme Sulzer, il est du type 6 L.D.A. 22, et développe une puissance de 510 CV en service continu et 570 CV en pointe. L'équipement électrique, étudié et construit par la Compagnie Electro-Mécanique, permet de développer à la jante un effort de 16 tonnes au démarrage et de 8,3 tonnes en régime continu.

Cette locomotive, dont le poids adhérent est de 51 tonnes, peut être attelée à un truck tracteur de même poids, de manière à former un ensemble de 102 tonnes de poids adhérent, ce qui permettra de débrancher à la bosse les rames les plus lourdes rencontrées à la S.N.C.F.



A titre d'exemple du développement possible des locomotives Diesel, nous indiquons en bas de page le nombre des locomotives de ce type et des locomotives à vapeur, en service et en commande aux U.S.A., au 1^{er} janvier 1939 et au 1^{er} janvier 1949.

Ce tableau montre qu'il y a une sensible régression des locomotives à vapeur en faveur des locomotives Diesel. Ces dernières paraissent, en particulier, devoir supplanter progressivement la locomotive à vapeur pour la manœuvre.

A titre de comparaison, nous donnons des renseignements analogues pour les chemins de fer français.

a) au 1^{er} janvier 1939 :

| | | |
|-------------------------------------|-------------|-----|
| Locotracteurs | en service | 219 |
| (mach. Diesel à 2 essieux) | en commande | 5 |
| Locomotives Diesel de manœuvre..... | en service | 8 |
| | en commande | 0 |
| Locomotives Diesel de ligne | en service | 2 |
| | en commande | 0 |

b) au 1^{er} janvier 1949 :

| | | |
|-------------------------------------|-------------|-----|
| Locotracteurs | en service | 211 |
| | en commande | 100 |
| Locomotives Diesel de manœuvre..... | en service | 11 |
| | en commande | 50 |
| Locomotives Diesel de ligne | en service | 2 |
| | en commande | 0 |

Extrait du Bulletin d'Information de l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole

ETATS-UNIS

Sur la banlieue new-yorkaise.

Le réseau américain L.I.N. vient de recevoir quatorze locomotives Diesel Lima-Hamilton, destinées à remplacer les locomotives à vapeur pour la traction des trains de la banlieue à New York. Neuf de ces machines sont d'une puissance de 1.500 CV. Les cinq dernières seront des unités doubles de 2.000 CV du même type que les précédentes du service grandes lignes. La Société Lima-Hamilton, qui ne construisait jusqu'alors que des locomotives à vapeur, sous le vocable : « Lima Locomotive Works ».

ESPAGNE

Achat de matériel français.

Le président des Chemins de fer espagnols a indiqué que des commandes avaient été passées à la France pour la fourniture d'autorails et de matériel pour la construction de cent wagons.

Extrait du journal « Notre Matier » hebdomadaire de la S.N.C.F.

AU PAYS DE L'AUTO

Les entreprises fabricant des véhicules, des pièces détachées ou des accessoires automobiles sont au nombre de 1.871 aux Etats-Unis. 1.400 d'entre elles (les 3/4) emploient moins de 20 personnes, 560 (presque le 1/3) emploient moins de 8 personnes. La fabrication des voitures, des pièces et des accessoires, la vente, la réparation, l'entretien et la conduite des camions automobiles font vivre 9 millions de travailleurs. Le transport journalier de 5.416.000 enfants du domicile à l'école, est assuré, exclusivement, par des autocars. En fin 1948, les Etats-Unis avaient produit 102 millions d'automobiles.



PROJET DE CONSTRUCTION A PORT-JÉROME D'UNE UNITÉ DE CRACKING CATALYTIQUE

La S.E.P. vient de soumettre au Gouvernement français, pour être transmis à l'Economic Cooperation Administration (E.C.A.), en vue d'obtenir des crédits correspondant aux dépenses en dollars qu'elle devra effectuer, un projet tendant à la construction d'une unité de cracking catalytique. Ce projet fait d'ailleurs partie du programme à long terme soumis par le Gouvernement français à l'O.E.C.E. (Organisation Européenne de Coopération Economique). Il a été discuté et approuvé par le Comité du Pétrole de cet organisme. L'ensemble du projet comporte :

a) la construction d'une unité de cracking à catalyseur fluide de 10.000 barils (environ 1.600 m³ par jour) ;

b) les installations correspondantes de compression et de traitement des gaz ;

c) les services généraux correspondants, qui fourniront des gaz liquéfiés, du carburant-auto, du fuel-domestique et des fuels-oils. Les travaux commenceront dès qu'aura été obtenue l'approbation de l'E.C.A. ; leur durée est estimée à trois ans environ, c'est-à-dire que la mise en service pourrait être prévue au cours du premier trimestre de 1953.

La nouvelle unité permettra :

- de remplacer les deux unités de cracking thermique qui furent enlevées par les Allemands pendant la guerre (et dont l'une a été récupérée en partie) tout en améliorant l'installation primitive pour tenir compte des progrès techniques réalisés et pour l'adapter au traitement des bruts du Moyen-Orient au lieu des bruts américains ;
- de traiter économiquement une quantité minimum de pétrole brut pour une production maximum de produits fins ;
- de permettre plus de souplesse dans la production de fuel Oil ;
- d'augmenter, dans une certaine mesure, la qualité moyenne de l'essence produite, surtout en ce qui concerne l'indice d'octane.

S.E.P. — B.I.I.I.

Extrait du Bulletin Citron

| Locomotives | Voyageurs | | Marchandises | | Mixtes | | de Manœuvre | |
|------------------------------------|------------|-------------|--------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | en service | en commande | en service | en commande | en service | en commande | en service | en commande |
| a) 1 ^{er} janvier 1939 | | | | | | | | |
| Diesel | 54 | 3 | 26 095 | 1 | 1 111 | 0 | 88 | 2 |
| Vapeur | 7.431 | 28 | 26 095 | 2 | 1 111 | 0 | 751 | 0 |
| b) au 1 ^{er} janvier 1949 | | | | | | | | |
| Diesel | 700 | 111 | 1.237 | 3 | 5 | 25 | 10 | 41 |
| Vapeur | 4 922 | 1 | 20.782 | 0 | 1 111 | 0 | 751 | 0 |

ECARTIL D'ENFANTS

POUR VOS ENFANTS SÉJOURS EN ANGLETERRE

(Camp de Moisson)



En 1917, l'Amicale des Cadres avait pris l'heureuse initiative d'une formule d'échanges d'enfants entre l'Angleterre et la France ; ces échanges étaient assurés grâce à l'Alliance Française, soit par placement au pair, soit au moyen de camps de moisson. Devant les résultats obtenus en 1918, puis en 1919 où de nombreuses demandes ne purent être accueillies, de nouvelles possibilités ont été offertes par un plan d'échanges d'enfants entre l'Anglo-American Oil Co Ltd et notre Société. Cette année, l'Amicale des Cadres a confié à notre Service Social le soin de centraliser les candidatures des enfants pour les séjours en Angleterre et les Camps de Moisson et a décidé d'en faire profiter toutes les catégories de personnel. Les extraits de lettres et rapports de parents nous donnent une idée de la valeur de ces séjours en Angleterre. Elles constituent la meilleure réponse aux questions que nous nous posons (réception, activité locale, relations entre les parents, etc., etc.).

Extrait de M. Boulet, département H. et D. Buresnes, en date du 21 décembre 1919

Ma fille est très prise par ses études, je prendrais donc la liberté de vous donner ses impressions sur son séjour en Angleterre. Je crois que le plus simple est de vous dire qu'elle parlait dans la famille Aston pour quinze jours et, mon Dieu, ces braves gens m'ont rendu péniblement ma fille au bout de quatre semaines. Ces jours-ci, nous avons reçu une lettre de la famille Aston nous adressant tous leurs vœux « for Christmas and the new year », avec l'espoir que je voudrais bien leur renvoyer à nouveau ma fille aux prochaines vacances. En un mot, nous avons fait de bons amis en Angleterre.

De M. A. Dupin, assistant de l'adjoint Relations Sociales, D.N.E.

« Je puis vous assurer que, durant son séjour, mon fils a grandi et pris quatre kilos. Au point de vue physique, ces vacances lui ont fait le même bien que celles qu'il aurait pu passer en France. En un mot, une telle expérience mérite d'être renouvelée et ces échanges ne peuvent qu'être recommandés ».

De Mlle Myrcha Adel, fille de Madame Adel, comptable à Marseille :

« J'ai passé deux magnifiques mois à Chipping Norton. Je suis revenue enthousiasmée et j'ai rapporté des souvenirs lumineux de ce camp qui avait de si grands avantages pour moi : j'ai fait des progrès en anglais, mon cercle d'amis s'est agrandi et j'ai acquis de nouvelles connaissances dans tous les domaines. Et maintenant, je voudrais dire à ceux qui n'ont jamais connu la vie d'un camp de vacances : « Allez-y ! Vous ne serez pas déçus !

C'est l'amitié, c'est la joie qui vous attendent. Allez-y ! Car je suis sûre que vous en reviendrez aussi enchantés que je le suis ».

De M. M. Horreard, Services Généraux de la Raffinerie de Port-Jérôme, en date du 21 septembre 1918

Aucune critique en ce qui concerne l'organisation que vous aviez prévue ; les rapports entre parents se trouvent facilités du fait de votre intervention auprès de l'Anglo-American Oil Co. D'autre part, les familles mises en contact par vos soins font l'objet certainement d'une étude préalable pour permettre aux enfants de se trouver dans un même milieu et, en ce qui me concerne, je n'ai qu'à me louer de l'échange en question. Ma fille est de retour depuis le 22 courant ; elle a donc passé presque cinq semaines en Angleterre et elle est revenue enchantée de son voyage, ayant pu circuler un peu partout : au bord de la mer, visiter Londres et même participer à un meeting organisé par la Standard, au cours duquel elle a d'ailleurs disputé un tournoi de tennis ; un petit cadeau lui a, en outre, été offert par les organisateurs de ce meeting. Si rien ne change d'ici l'an prochain, les enfants et les parents sont tout à fait partisans de renouveler cet échange et, en ce qui me concerne, j'ai également été très satisfait des progrès que ma fille a fait en langue anglaise. Il est certain que ces progrès lui seront profitables pour la poursuite de ses études.

De M. Laure, adjoint administratif, D.N.E., en date du 13 octobre 1918

Je dois vous dire que Mlle Bancy ne nous a pas caché, à plusieurs reprises, toute sa satisfaction d'avoir été reçue dans une famille française et, en partant, a sincèrement manifesté son intention de revenir. Elle garde, c'est certain, le meilleur souvenir de la France et des Français et je crois qu'elle sera une excellente propagandiste pour nous. Elle s'est fort bien assimilée à la vie française ; plus particulièrement, à la cuisine de notre pays qu'elle a appréciée dès son arrivée, à tel point que jamais elle ne nous a demandé de lui confectionner un plat spécial qui pouvait de près ou de loin lui rappeler la nourriture anglaise. Pour terminer, j'ajouterai qu'en ce qui me concerne je suis très satisfait de cet échange, bien que, pour le moment, celui-ci n'ait été que partiellement réalisé, et je souhaite ardemment que des possibilités plus grandes soient données dans l'avenir pour développer ces échanges d'enfants.

Après ces différents points de vue, nous ne pouvons que souligner l'intérêt de ces échanges et inciter les parents à faire profiter leurs enfants de ces avantages. Ils se pénétrant de la vie familiale anglaise, tout en restant dans le même milieu social, se perfectionneront dans la langue et passeront les plus agréables et intéressantes vacances.



● LA NAISSANCE DE BÉBÉ

A l'heure actuelle, beaucoup de jeunes mères accouchent en clinique ou en maternité, en raison des perturbations que provoque l'arrivée d'un petit être. D'autres préfèrent l'accueillir chez elles, à l'endroit même où elles ont rêvé de lui pendant de longs mois. Aux unes et aux autres, quelques conseils. A la naissance, l'intervention de la famille n'est généralement pas nécessaire. La jeune femme se charge elle-même de la première toilette du bébé. Si c'est un docteur qui a procédé à l'accouchement, il est possible qu'il fasse appel à une tierce personne pour s'occuper de l'enfant, et dans ce cas, il donnera lui-même les directives à suivre.

Une page pour vous Madame

Ce que toute future maman doit savoir

● LES VÊTEMENTS DE BÉBÉ

Pendant sa grossesse, la jeune femme aura eu le temps de préparer soigneusement la lavette en observant les grands principes dans le choix des vêtements, qui demande une attention toute particulière : lutter contre le froid auquel le nouveau-né est particulièrement sensible et permettre à l'enfant de faire progressivement le plus de mouvements possibles. Pendant les premiers mois, le maillot est préférable à tout autre habillement, surtout si l'enfant naît débile et en hiver. Il sera composé de deux parties : supérieure : une chemise

prenant le ventre et les reins et les gardant au chaud, remplaçant ainsi la ceinture de flanelle. La culotte en caoutchouc est malsaine et ne convient que tout à fait exceptionnellement. Elle conserve l'humidité et peut provoquer l'irritation et des rougeurs sur le siège de l'enfant. La toilette de bébé sera complète : des bas et des chaussons de

caoutchouc, secs et secs pour les pieds, et des bas en laine.

● LA CHAMBRE DE BÉBÉ

Il est préférable que le bébé ait sa propre chambre. Si ce n'est pas possible, mettre le berceau dans la chambre des parents. Choisir la meilleure pièce, la plus exposée au Midi large et bien éclairée. Tout doit être disposé pour faciliter la

qui pourraient en résulter. Le mode de chauffage le plus sûr est le feu de bois dans la cheminée. Ne jamais

mettre l'enfant dans une pièce chauffée par un poêle de fonte, fût-il à pétrole ; l'air y est absolument vicié. Quel que soit le mode de chauffage, se méfier des dangers de l'air vicié. Le thermomètre permet de vérifier la température qui ne doit pas atteindre ni même dépasser 20 à 22°. Le mobilet (berceau ou lit) : quel que soit le modèle, il doit avoir une base solide, l'entourer pour que l'enfant soit à l'abri des courants d'air qui passent sous les portes et fenêtres. Le lit classique est en fer laqué garni d'antidérapant. Les berceaux d'osier peuvent aisément se fermer de la vermine et il est préférable de ne pas les utiliser.

de toile fine usagée, une brassière de flanelle, une brassière de laine tricotée ou piquée ; inférieure : une couche de toile fine usagée, un lange de coton ou carré spongieux, un grand lange molleton de laine. Le maillot est complété par un petit linge de linon posé « à la bonne femme », c'est-à-dire

croisé devant et attaché dans le dos, et, le plus souvent par un bavoir auquel il est préférable de ne mettre ni épingle, ni broche. Ne pas oublier de bien ceinturer le ventre avec une bande de flanelle. Après quelques mois et en été, le bébé pourra avoir en remplacement du maillot une

... SUR L'HYGIÈNE DU BÉBÉ

l'enfant se développant assez rapidement. Néanmoins, il est recommandé de faire des vêtements amples, afin de ne gêner en aucune façon les mouvements du bébé.

● BLANCHISSAGE DU LINGE DE BÉBÉ

Faire tremper les couches à mesure qu'elles se salissent. Savonner à l'eau chaude. Le linge doit être rincé à grande eau, si possible séché à l'air. S'abstenir de lessive de soude et ne jamais employer d'eau de javel qui irritent la peau de l'enfant. C'est à leur usage qu'on doit trop souvent les rougeurs, éruptions cutanées du siège, qui désespèrent les jeunes mères et qu'il est facile de supprimer en évitant les couches mal lessivées et l'emploi de pommades

propres : mobilet très simple, en tapis, en tentures, rideaux lavables. Recouvrir si possible le plancher d'un revêtement qui facilite le nettoyage. Ne jamais employer de plumeau qui déplace la poussière ; celle-ci peut contenir beaucoup de germes malsains. Prendre un bon bain de l'air doit être renouvelé très souvent. Pendant la saison chaude, la fenêtre doit être constamment ouverte la nuit, à condition que l'air n'arrive pas directement sur le bébé. En hiver, les courants d'air doivent être évités mieux est d'ouvrir quelques minutes toutes les heures. La température variera entre 17 et 18°. Pour le cas où la température serait insuffisante, mettre aux pieds de l'enfant une

boule d'eau chaude. Toutefois, s'assurer qu'elle ne soit pas trop chaude et mal fermée, en raison des brûlures

La literie sera entretenue avec soin et exposée chaque jour à l'air. Elle se compose de deux paillasses remplies de balle d'avoine, de varech ou de crin. Au-dessus, un drap blanc facile à lessiver, sur lequel on met un mor- ceau de toile caoutchoutée, recouverte d'un molleton de coton, et sur lequel couche l'enfant. Un drap de dessus, une ou deux couvertures de laine ou de coton (suivant la saison) et une couverture ouatée ou piquée. On y ajoute un oreiller de crin garni de plume. L'enfant doit être couché sur le côté, non sur le dos, afin que les matières rejetées ne pénètrent pas dans le larynx ou la trachée. Le changer de côté pour éviter les déformations du crâne, en particulier. En hiver chauffer l'intérieur du lit par une bouillotte d'eau chaude. Les matelas sont en étoupe, à boudin bien vissé. Voir le bébé bien le biberon et bien couché.

LE COURRIER DES LECTEURS

Un de nos retraits, M. Louis Daude, de Toulouse, nous envoie cette charmante lettre et un très amusant extrait de presse.

A titre de retraité, vous voulez bien me faire le service d'Esso-Revue.

Inutile de vous dire que je la parcours avec grand plaisir et grand intérêt et je ne saurais trop vous remercier de son envoi.

J'ai pensé que ce reportage paru sur le journal la Dépêche de Toulouse pouvait intéresser vos lecteurs par les perspectives qu'il ouvre sur de nouvelles propriétés du pétrole et je vous prie de trouver inclus un bref résumé de ce reportage, au cas où vous seriez du même avis que moi.

Qui sait...

Dans ses éditions du 28 février, 1^{er}, 2^e, 3^e, 7 mars, le journal la Dépêche du Midi de Toulouse, publie un grand reportage d'information de René Mauriès ayant pour titre « Au milieu du chemin de la vie ».

Ce reportage a été suscité par une série de faits signalés par des rapports de docteurs connus, faits vérifiés et reconnus exacts et qui prouveraient que les eaux minérales d'Encausse, et, en particulier, celles de la source Lavcran, redonnent à ceux qui en boivent une vigueur nouvelle et un rajeunissement certain ; ils se déclarent « revigorés » et les résultats paraissent rejoindre ceux du serum de jeunesse de Bogomoletz.

Encausse est une petite station thermale à 10 km. de Saint-Gaudens, donc en plein centre pétrolifère français. Cette station est fréquentée surtout par les colomaux, car ses eaux sont reconnues, depuis la plus haute antiquité, souveraines pour la guérison du paludisme.

Faits impressionnants : la durée moyenne des habitants, comme vitalité, est de 77 à 78 ans et, depuis 40 ans, on n'a pas constaté un seul cas de cancer.

Nous n'aurions pas signalé ce reportage aux lecteurs d'Esso-Revue, si nous n'avions pensé que tout ce qui touche au pétrole intéresse la grande famille de la Standard, et si l'écrivain, René Mauriès, n'avait terminé ainsi son reportage.

Mais il est un détail qui nous a surpris, la plupart des centaines « cultivées » par Bogomoletz, lors de ses travaux, étaient originaires du Caucase, région pétrolifère par excellence de l'U.R.S.S. Or, c'est dans notre Comminges, principal centre pétrolifère français, que l'on trouve l'exceptionnel filon thermal, dont nous vous avons entretenu. Simple coïncidence ou nouveau mystère de la nature ? Le rapprochement s'imposait...

Faut-il donc conclure que, dans le mystérieux laboratoire de la nature, la cohabitation du pétrole et des sources d'eaux minérales, apporte à ces dernières la propriété de combattre toutes les scléroses et de prolonger le cours de la vie ?

Il faut-il espérer voir un jour les chimistes découvrir dans le pétrole l'elixir de longue vie, si désiré par les heureux de ce monde et si redouté par les économistes ?

L. D.

Merci, cher Monsieur Daude, de cet intéressant écho. Parmi les premiers utilisateurs du pétrole, nous ne l'oublions pas, se placent les « apothécaires » (antiquité, Seneca Oil, etc...) Mais la parole est aux techniciens.

Voici une lettre reçue de Marseille, de M. Henri Béral.

J'ai lu, avec intérêt, le numéro de février d'Esso-Revue. A la rubrique « Courrier des Lecteurs, et dans la lettre que vous a adressé M. Edgar Pavia, je suis surpris d'y lire « mon ami Hervé Béral ». Je constate que la consonance n'est pas mauvaise, toutefois, mon prénom est Henri.

« Coquille typographique ou erreur de M. Edgar Pavia ?

Ceci dit en passant et sans y attacher d'importance, je lis un peu plus loin la lettre due à la plume d'un correspondant anonyme, qui voudrait noyer l'humanité tout entière (ou tout au moins, il en émet la possibilité) dans un lac. Idée baroque s'il en est, qui m'en a d'ailleurs remémoré une qui, je crois, mérite d'être citée, et que j'avais lue sur un magazine.

« Si l'on considère qu'une mouche adulte peut pondre 1.000 œufs par semaine, qui, à leur tour, donneront naissance à autant de mouches, dont la moitié au moins sera femelle, nous aurons, au bout de la troisième génération, quelque 250 millions de ces insectes, en supposant qu'aucun n'ait été détruit.

« Vu qu'il y a 8 à 10 générations par an, et dans les conditions ci-dessus, nous aurons, à la 8^e génération :

7.812 500.000.000.000.000.000 mouches ou $7,8 \times 10^{21}$.

« Atteintes bout à bout, elles formeraient une ligne telle qu'une fusée, à la vitesse de 1.125 km. h. n'en atteindrait l'extrémité qu'au bout de 5.351 millions d'années !

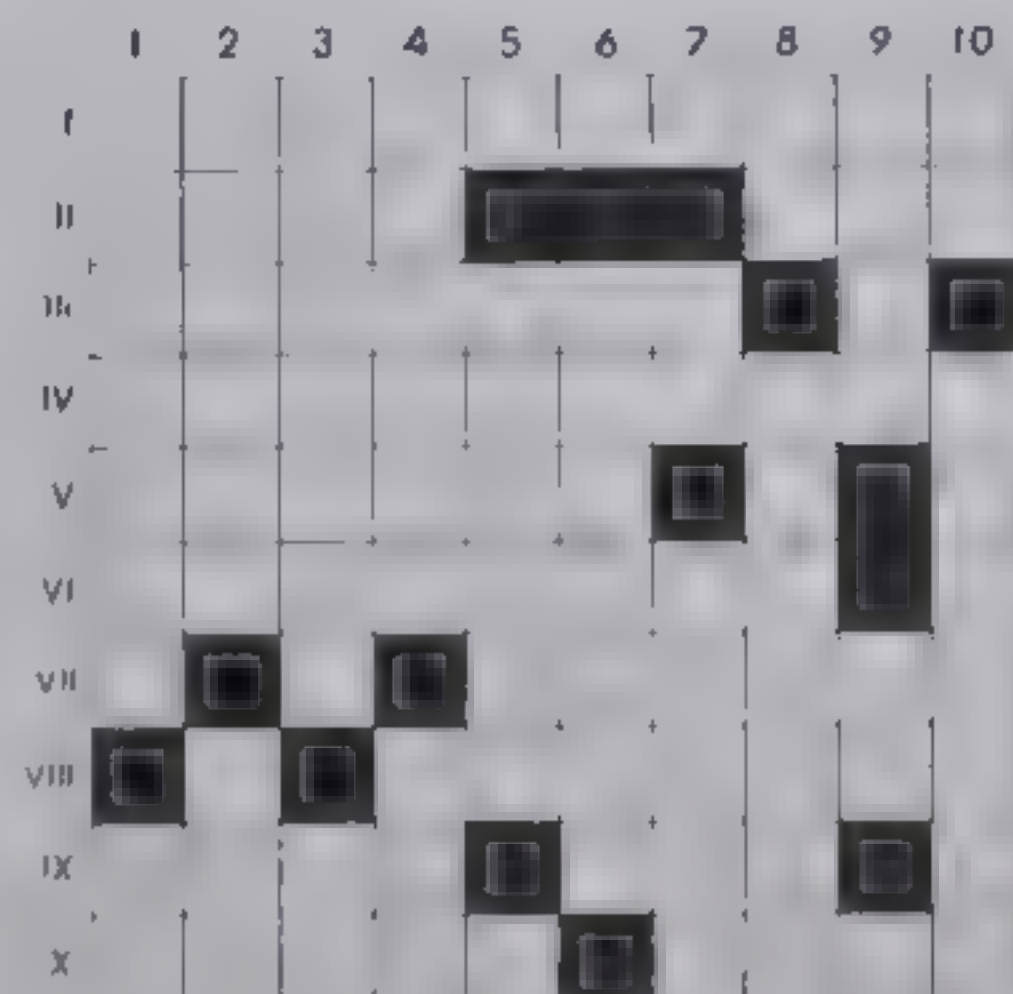
Remercions donc les éléments, ainsi que les animaux « mangeurs de mouches » qui nous débarrassent d'une pareille invasion !

« D'autre part, je vous envoie un « mot croisé » dans le but qu'il vous intéressera autant que l'histoire des mouches, mais lui, il est de mon cru et non relevé dans un magazine : il a ainsi sans doute « moins de valeur ! »

Merci, Monsieur Béral, de votre histoire de mouches, qui amusera certainement nos lecteurs, admettant qu'elle nous a amusés, et merci pour votre mot croisé « pétrolier » que nous livrons ci-dessous à la sagacité de nos amateurs de casse-tête !

HORIZONTALEMENT

1. CONTIENNENT DU CARBURANT D'UN MOTEUR.
2. TITRE LE VIF DE LA CONVERSATION.
3. TOUR D'UNE MOSQUEE.
4. ON NE PEUT L'EMPECHER.
5. PRENDRA SON REPAS TACTÉ.
6. ANNÉES DE CORDAGE SERVANT A SUPPORTER DES POIDS.
7. NOM VITICOLE D'UNE ESPÈCE DE CORMORAN.
8. SE FAIT ENTièrement EN PARLANT.
9. IL PEUT ÊTRE A HAUTES OU DE BASSES ANAGRAMME DE « DEUX ».
10. CHARRUE SANS ORNEMENTS. DIEU DE L'AMOUR CHEZ LES GRECS.



VERTICALEMENT

- I. RÉUNIONS DES MEMBRES D'UNE ASSEMBLÉE CONGREGATION.
- II. QUI ONT RAPPORT AUX ANES. LONGUE CEINTURE JAPONAISE.
- III. INSTRUMENT À POINTS DE CHARPENTIER N° 1.
- IV. DUTER, AFFRONTIER, DIRECTION.
- V. MANIFESTERONT DE LA JOIE POUR.
- VI. ÉTAIT CHARGÉ AUPRÈS DE TOURNER DES VIERGES AUX TROUPES.
- VII. AVEC CUIR, PORCELAINE, BOUCHER DE PAGES.
- VIII. PRÉFÈRE ABBREVIATION, RENDRE DE COUSURE.
- IX. RÉGION MONTAGNEUSE D'AFRIQUE DU SUD-OUEST.
- X. PHON. CAVITÉ SITUÉE À LA JONCTION DU BRAS AVEC L'ÉPAULE OU SE JETENT DES BRÈCHES D'EAU « ESSO ». ÉCHANGES.

NOUS • ENTRE NOUS • ENTRE NOUS • ENTRE NOUS

NAISSANCES

Nous avons nos heureux naissances de :

François, fils de M. J. Ballet, Direction des Relations Sociales

Alain, fils de Mme Jeanine Boussel, du Département des Achats, et de M. Jean Boussel, du Département Ravitaillement Produits Pétroliers

Dominique, fille de M. Claude Guyon, du Service Appareils Distributeurs d'Aubervilliers

Marie-Christine, fille de M. Roger Jouin, du Département Applications Techniques

Robert, 2^e enfant de M. Paulin de Besset, du Département Approvisionnement

James-Christian, fils de M. D. G. Slater, Direction Comptabilité et Finances

Patrick, fils de Mme Jeanine Vacaaron, de la cantine, et de M. Roger Vuillemin, du Département Information

DIVISION NORD-EST

Odile, fille de M. Gilbert Duquesne, siège de la division.

Chantal, fille de M. Georges Gripon, vendeur au secteur de Candral.

Iris, fille de M. René V. et de M. L. M. Mulhouse

Dominique, fille de M. René Perraudin, Adjoint Combustibles Liquides.

Jocelyne, fille de Mme M.-L. Poutier, région de Nancy.

DIVISION NORD-OUEST

Alain, fils de M. Pierre Braga, de l'usine à Saint Ouen

Alain, 2^e enfant de M. Marcel DeFrance, de l'usine de Saint Ouen

Alain, fils de M. André Flament, siège de la D.N.O.

Michele, fille de M. Jean Leclerc, usine d'Aubervilliers

DIVISION SUD-EST

Renard, fils de M. Marcel Arbel, secteur de Louviers

Françoise, 3^e enfant de M. Louis Lafave, inspecteur dépôts

Patrick, fils de M. Jean Moretti, assistant Bureau Commercial

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

Nadine, fille de M. Roger Deperrois.

Catherine, 2^e enfant de M. Florst Diebler

Jean-Michel, 3^e enfant de M. Henri Drony

Annek, 2^e enfant de M. Gerard Hamel

Anne-Marie, 2^e enfant de M. André Harel

Jean Marc, 3^e enfant de M. Jean Hauchecorne

Madeleine, 5^e enfant de M. Abel Hedouin.

Philippe, 2^e enfant de M. Jean Pieheron

Christine, 2^e enfant de M. Henri Simonet

Françoise, fille de M. René Thomas

Sylviane, fille de M. Robert Thone.

MARIAGES

On nous prie d'annoncer les mariages de :

Mlle Micheline Bratase, du Magasin Central d'Aubervilliers, avec M. Christian Menaut

également du Magasin Central d'Aubervilliers.

M. Charles Goubault, de l'usine d'Aubervilliers, avec Mlle Anna Legu

M. Bertrand Contremoulins, de la raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Hugette Triboulet.

M. Georges Meurgey, de la raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Léone Houe.

M. Marcel Vania, de la raffinerie de Port-Jérôme avec Mlle Jacqueline Alliaume.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine qu'un certain nombre de nos collègues ont été frappés dans leur affection par des drails cruels. Ils nous prient de faire part des décès

M. Georges Isettler (Chef du Service Etats Financiers à la Direction Comptabilité) de son épouse.

Mlle Arlette Lemare (Département Ravitaillement en Produits Pétroliers) de son père

M. Albert Motte (Raffinerie de Port Jérôme) de son fils Camille

Mme Emilie Drache (Raffinerie de Port Jérôme) de sa belle-mère

M. Albert Le Bail (Raffinerie de La Mailleva) de son père

M. Pierre Durand (Section Caisse-Division Nord Est) de sa mère

M. Louis Desseaux (Secteur de Nexis) de son épouse

M. Gustave Vidal (Usine de Port Saint-Louis) de sa mère

M. Jean Vaysse (Chef du Secteur d'Albi) de son père

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES
envisagées ou prises
au cours du mois de mars 1950

DISPOSITIONS LÉGALES

Revalorisation des rentes viagères versées par les Compagnies d'Assurances

Nous croyons utile d'attirer l'attention de nos retraités sur les dispositions d'une loi du 2 août 1949 qui a été promulguée en vue de majorer les rentes viagères versées par les Compagnies d'Assurances. Cette loi précise que les rentes provenant de contrats souscrits avant le 1^{er} janvier 1946 seront majorées à partir du 1^{er} juillet 1949 selon les taux ci-après :

300 % pour les rentes viagères constituées avant le 1^{er} septembre 1939

100 % pour les rentes viagères constituées entre le 1^{er} septembre 1939 et le 1^{er} janvier 1946

Ces dispositions sont applicables à condition :

1^o Que le rentier soit âgé de 55 ans au moins, cet âge étant ramené à 50 ans en cas d'invalidité ;

2^o Qu'il soit de nationalité française ;

3^o Qu'il ne soit pas, ni son conjoint, redevable de la surtaxe progressive (ancien impôt sur le revenu). Actuellement, sont exonérés les revenus ne dépassant pas Fr. 120.000 pour une personne seule, Fr. 180.000 pour un ménage, etc

La Compagnie d'Assurances « La Nationale » a fait parvenir à tous les Retraités de notre Société auxquels elle verse une rente résultant de l'application de notre Règlement de Retraites, un questionnaire intitulé : « Demande de Majoration de Rente ». Nous recommandons aux intéressés de ne pas omettre de retourner cet imprimé, dûment rempli et accompagné des

pièces demandées, à la Compagnie d'Assurances « La Nationale ».

D'autre part, les retraités pour lesquels la rente de base est versée par la Caisse Nationale de Retraite pour la Vieillesse (C.N.R.V.), devront demander un imprimé de « Demande de Majoration de Rente » à cette Caisse, 56, rue de Lille, à Paris (écrite en franchise postale), ou chez les Percepteurs, ou dans les bureaux de poste. Les conditions qu'ils doivent remplir pour bénéficier de la majoration sont les mêmes que celles exposées ci-dessus.

Allocation de salaire unique

aux jeunes ménages sans enfant

Une loi du 28 février 1950 (J. O. du 1^{er} mars 1950) maintient provisoirement en vigueur la loi validée du 17 novembre 1941, étendant l'allocation de salaire unique aux jeunes ménages sans enfant, pendant un délai de deux ans, après le mariage.

Cette nouvelle disposition cessera de s'appliquer, au plus tard, le 1^{er} mars 1951

DISPOSITIONS

PARTICULIÈRES À LA SOCIÉTÉ

Augmentation de 7 % des appointements et salaires

À la suite des différentes réunions de Commissions Paritaires qui, en application de l'article 21 de la loi du 11 février 1950 relative aux Conventions Collectives, se sont tenues sur l'ensemble du territoire, au cours du mois de Mars dernier, la Direction a décidé d'accorder, à tous les Cadres, Agents de Maîtrise, Employés et Ouvriers, une majoration de 7 % des salaires et appointements effectifs, avec effet au 1^{er} février 1950

Prime d'ancienneté

Modification des modalités de calcul

La Direction a décidé qu'à dater du 1^{er} mars 1950, la prime d'ancienneté serait décomptée sur le minimum légal de l'emploi

et sur des indemnités horaires instituées par les lois des 31 décembre 1947 et 28 septembre 1948 (Fr. 10, et Fr. 7. Base première zone Région Parisienne, ces chiffres devant subir les abattements correspondant aux zones actuelles de salaires).

Cette prime n'était précédemment calculée que sur le minimum légal de l'emploi.

Prime de quart accordée au personnel des Raffineries travaillant en service continu

Faisant suite à la mesure prise pour la modification des modalités de calcul de la prime d'ancienneté, la Direction a décidé qu'à compter du 1^{er} Mars 1950 la prime de quart accordée au personnel des Raffineries travaillant en service continu serait désormais calculée sur le minimum légal de l'emploi majoré des indemnités horaires (Fr. 10, et Fr. 7. Base première zone Région Parisienne, ces chiffres devant subir les abattements correspondant aux zones actuelles de salaires).

Prime d'assiduité et prime spéciale (Personnel des Raffineries)

La Direction a décidé, au cours du mois de Mars, de porter de 8 à 10 % la prime d'assiduité (ou prime spéciale des Ingénieurs et Cadres) en vigueur dans les Raffineries

Gratification aux Retraités Année 1950

Une circulaire n° 8 du 31 mars 1950 du Département Retraites et Sécurité sociale a porté à la connaissance du Personnel les nouvelles modalités d'attribution, pour l'année 1950, des gratifications exceptionnelles aux retraités.

Les intéressés ont été avisés par lettre individuelle des mesures les concernant.

• LES BONNES IDÉES PAIENT... •

Dans notre précédent article, nous avons traité de l'amélioration des méthodes. On ne peut, en cette matière, escompter des résultats positifs tant que n'auront pas été surmontées trois grandes faiblesses de la nature humaine :

I. — LA RÉSISTANCE À LA NOUVEAUTÉ, OU ESPRIT DE ROUTINE.

C'est journalièrement, et souvent de façon inconsciente, que nous nous opposons à des améliorations ; que de fois n'avons-nous pas dit :

- « Nous l'avons déjà essayé ».
- « Cela n'ira pas ».
- « A quoi bon faire cet essai ? ».

sans toutefois chercher à approfondir. Nous connaissons la remarque de M. Thiers, qui considérait que les chemins de fer ne constitueraient qu'un passe-temps pour les badauds parisiens !

Dès l'instant où, sans examen, nous disons qu'une chose ne peut être faite, notre incompétence est établie en ce qui concerne cette chose ; on trouvera, pour nous remplacer, quelqu'un qui croira qu'on peut le faire, et qui, par cela même, conviendra mieux que nous.

II. — MAUVAIS ACCUEIL À LA CRITIQUE.

Ne nous cabrons pas lorsqu'on critique notre façon de travailler : reconnaissons quand nous avons tort et faisons notre profit des remarques qui nous sont faites ; ne faisons pas preuve d'amour propre mal placé, et ne cherchons pas d'excuses plus ou moins valables. Soyons objectifs, et sans doute constaterons-nous qu'une amélioration est possible.

Mieux vaut être critiqué qu'ignoré, et nous devons comprendre que ce sont ceux qui nous signalent nos torts qui nous rendent le plus service.

III. — MANQUE D'IMAGINATION

L'esprit ne fonctionne que s'il est ouvert. Ne soyons pas sceptique : examinons une idée neuve, sous toutes ses faces, et ne la rejetons qu'après une étude et des essais approfondis.

Lors de la construction des premiers navires en fer, que n'a-t-il pas été dit ? Les navires ne flotteraient pas, ils s'endommageraient plus facilement que ceux en bois en cas d'échouage, les coques rouilleraient très vite, la boussole ne fonctionnerait pas normalement, etc...

Plus récemment, quelles ne furent pas les réactions devant l'aérodynamisme des automobiles, les rasoirs électriques, le remorquage des planeurs, etc...

Ayons de l'imagination : ne considérons pas que notre façon de procéder est la seule possible, ou même qu'elle est bonne, et n'hésitons pas à traiter tout problème de façon constructive.

Les faiblesses humaines, qui font l'objet des commentaires ci-dessus sont heureusement surmontées par de nombreux lecteurs, dont certains, à la suite

de leurs suggestions, se sont vu attribuer des primes, au cours des mois de février et mars 1950.

COMITE DES SUGGESTIONS REUNION DES 28 FEVRIER ET 1^{er} MARS 1950

SUGGESTIONS PRIMÉES

P.J. 76 - frs 3.500. « Jean-Pierre-Bernard ».

M. Louis Glemarec, Port-Jérôme. Modification du carton de pointage, en vue d'en rendre la manipulation plus aisée, facilitant ainsi le travail au service « salaires ».

N° 232 - frs 3.500. « René-Claude-Alain ».

M. Roger Guyon, Saint-Ouen. Nouvelle impression et large diffusion de listes d'adresses ferroviaires des installations, en vue de contribuer à la suppression des erreurs de destination occasionnant des frais de transport supplémentaires.

N° 233 - frs 3.500. « Robert-André-Joseph ».

M. André François, La Mailley. Modification d'un régulateur d'air de compresseur Crépelle, entraînant une diminution de la consommation d'électricité et évitant l'achat d'un régulateur neuf.

N° 235 - frs 3.500. « Lucien-Jean-André ».

M. Paul Claudel, Aubervilliers. Amélioration des conditions de remplissage des boîtes de « stanyl » par l'installation d'un appareil mesureur-emplisseur manœuvrable à la main.

N° 291 - frs 3.500. « Raymond-Louis-Rémy ».

M. René Rouquette, Saint-Ouen. Renforcement des mesures de sécurité à l'apportement de Saint-Ouen, par l'installation d'un poste téléphonique accessible de nuit.

COMITE DES SUGGESTIONS REUNION DU 29 MARS 1950

I. SUGGESTIONS PRIMÉES

P.J. 52 - frs 15.000. « Monique-Laure-Jane ».

M. Fernand Lagarrigue, Port-Jérôme. Récupération supplémentaire d'essence, par diminution de l'entraînement de l'essence dans les gaz brûlés, par l'utilisation, pour le refroidissement des produits de tête, d'un réfrigérant supplémentaire à l'unité de Distillation initiale. Ce réfrigérant est efficace dans une marche à gros débit, lorsque les condenseurs de tête atmosphériques sont encrassés, côté eau.

P.J. 73 - frs 3.500. « Pierre-Camille-Didier ».

Mme Rolande Levitre, Port-Jérôme. Amélioration apportée au contrôle des dépenses afférentes aux travaux extérieurs importants.

P.J. 93 - frs 3.500. « Robert-Claude-Jacques ».

M. M. Saunier, Port-Jérôme. Modifications facilitant le démontage et le remontage des passerelles Nord de l'unité 14-2, lors de la réparation des faisceaux des étages atmosphériques et sous-vide.

P.J. 98 - frs 7.000. « Marc-Claude-Denis ».

M. Henry Hamann, Port-Jérôme. Modification du compresseur Fives-Lille (Bloc 18) assurant une sécurité plus grande quant à son fonctionnement.

N° 247 - frs 3.500. « François-Alex-Gilbert ».

M. François Invernion, siège de la D.S.E. Suppression de la correspondance entre le Département Transports et les Services Comptables, relative à l'encaissement des litiges transports.

N° 249 - frs 3.500. « Albert-Maurice-Fernand ».

M. Albert Dery, siège de la D.S.E. Simplification dans la tenue des comptes de prêts aux clients Esso-Service.

N° 255 - frs 3.500. « Jules-Henri-Ernest ».

M. Fernand Pollet, La Mailley. Simplification, à la Mailley, du système administratif relatif aux réceptions partielles de matériel, faisant suite à l'établissement de bons de commande locaux.

N° 262 - frs 3.500. « Michel-Elisabeth-André ».

Mme Fromental, Département Transports Siège. Impression des références du papier à lettre, verticalement, dans le bas de la feuille, à gauche. Ce repère permettra aux dactylos de savoir à quel niveau se trouve le texte qu'elles tapent par rapport au bord inférieur de la feuille, et évitera gâchage et perte de temps.

N° 263 - frs 3.500. « Michel-Paul-Henri ».

M. Michel Serais, secteur de Rodez. Mesures ayant pour but de faciliter, dans les dépôts, le contrôle, entre le bureau et la magasin, des sorties de marchandises en conditionné.

N° 286 - frs 5.000. « Marc-Luc-Jeanette ».

M. Marc Rostaing, Secteur de Saint-Etienne. Allègement des Instructions Administratives à l'usage des installations.

N° 303 - frs 3.500. « Patrick-Alain-Jacques ».

M. Jacques Lemonnier, Secteur de Paris. Etablissement d'une lettre d'engagement à faire signer à des clients éventuels à qui des terrains nus, jugés intéressants comme position Esso-Service, sont signalés.

II. FÉLICITATIONS

(suggestions non primées)

P.J. 80 - « Paul-Emile-Victor ».

M. Jean Lombard, Port-Jérôme. Dispositif pour remplissage des fûts de 200 litres (P. B.).

N° 102 - « Paule-Charles-Alexandre ».

M. Charles Robert, Port-Jérôme. Confection de tampons pour tubes (avariés) de réfrigérant, dont une extrémité n'est pas accessible.

N° 264 - « Michel-Paul-Henri ».

M. Michel Serais, Secteur de Rodez. Etablissement d'une copie supplémentaire de l'imprimé n° 499 « Fiche de mouvement des Pompes Réservoirs et Accessoires divers », pour les mouvements de secteur à secteur, ou de secteur à client d'un autre secteur.

N° 279 - « Anna-Hélène-Claire ».

M. Paul Couteau, siège division S.E. Réduction de la consommation d'électricité, par modification d'installation.

N° 293 - « Paul-Eugène-Onésime ».

M. Paul Malgras, Secteur de Chaumont. Adjunction, sur rapport mensuel d'exploitation des camions (n° 114) d'une colonne supplémentaire permettant d'inscrire le nombre de livraisons à des clients de confrères, et de pouvoir déterminer ainsi automatiquement le nombre total de livraisons.

N° 323 - « Onésime-Athanase-Nicaise ».

M. Charlemagne Beghem, Secteur de Béthune. Modification des supports de tonnelets S. L.

N° 335 - « Ignace-Zacharie-Macaire ».

M. Charlemagne Beghem, Secteur de Béthune. Utilisation plus complète des cartes régionales Michelin dans le cas de « découpage ».

Pertes sur stocks

Connaître les causes
de pertes sur stocks,
savoir les situer,
c'est pouvoir
les réduire
et souvent même
les supprimer.

Esso

LA CAMPAGNE POUR LA RÉDUCTION DES PERTES SUR

Stocks

Le dépliant.

Les pertes de marchandise en cours de transport ou de stockage dans les dépôts, constituent un des postes les plus élevés de nos frais d'exploitation.

La comparaison suivante donnera une idée de leur importance :

Les seules pertes de carburant auto subies par la profession (toutes les sociétés de pétrole réunies) représentent, pour 1949, la consommation de 48.000 voitures pendant un an, à raison de 1.000 km. par mois et par voiture, soit, encore la consommation annuelle de tout un département important tel que la Gironde (!).

Il n'y a guère que lorsqu'elle est en repos dans un réservoir souterrain que l'essence est à l'abri des pertes.

Dans le circuit Raffinerie-Dépôt, les causes de pertes sont multiples :

Brassage des pompes ; Manutention ;
Transport ; Coulages et Fuites ;
Evaporation ; Pollution ;

Variations de température :

et leur chiffre élevé provient du cumul de petites pertes paraissant sans importance par rapport au volume transité.

Les petits ruisseaux...

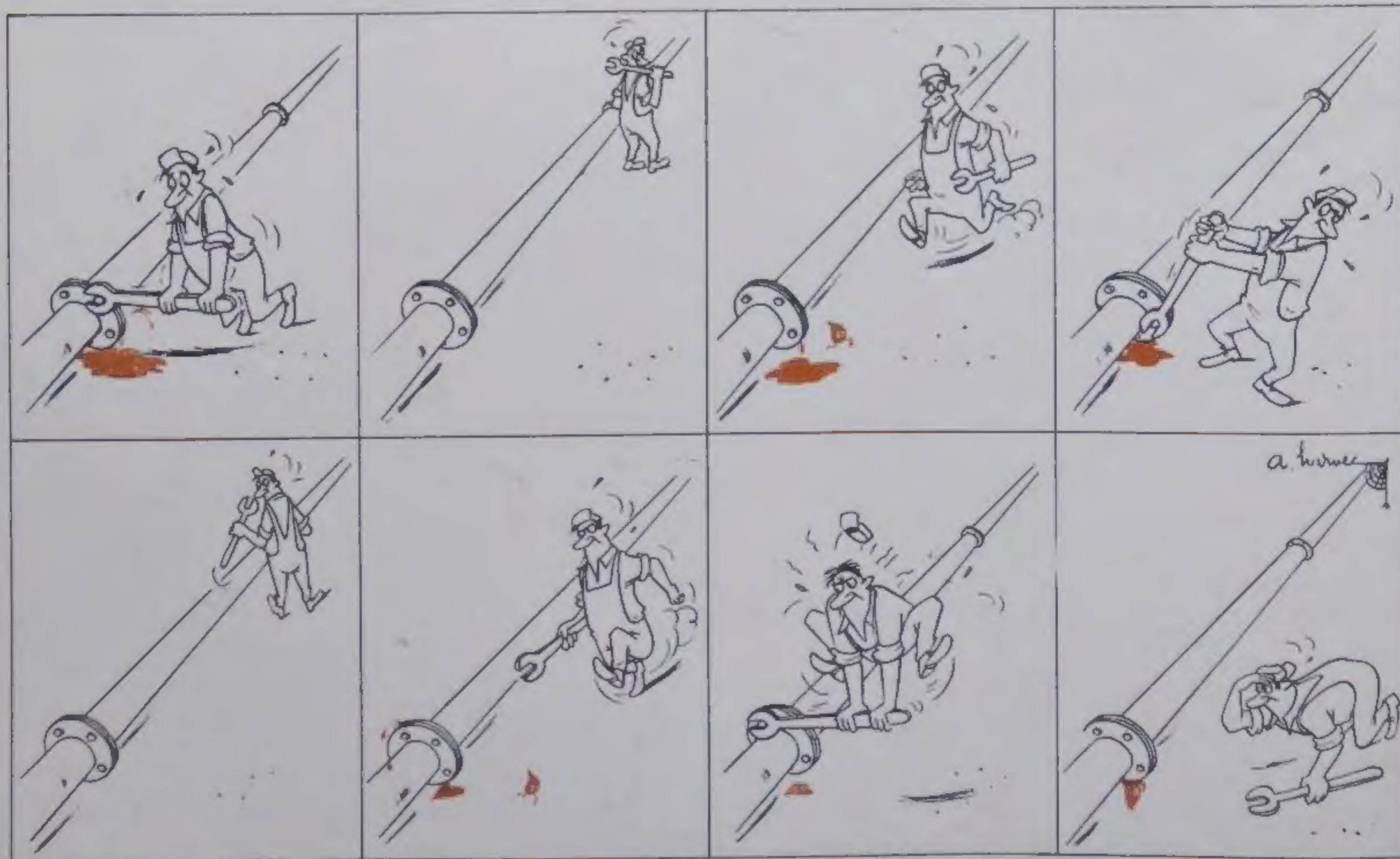
Cette dispersion des causes et des risques donne tout son sens à la campagne entreprise par la S.F.P. — Si toute personne, participant, de près ou de loin, aux mouvements des produits, (Chef de dépôt, chauffeur, gestionnaire, chargeur, marinier), a la volonté d'apporter toute son attention à cette importante question, les pertes diminueront de façon massive. C'est le but de la campagne entreprise dès maintenant par la S.F.P. au moyen de tracts, de notices, d'affiches, etc... répandus parmi son personnel.

Nul doute que, par la conjonction des efforts de tous, d'heureux résultats seront constatés en fin d'année, et pourront être maintenus par la suite.

Et ainsi, l'équipe Standard aura encore bien mérité, car les pertes de marchandise sont un gaspillage pour le Pays, aussi bien qu'une perte pour la Société.



Une des affiches.



La "chasse aux fuites" est un sport de patience!...

Esso SPORTS

Nos lecteurs s'étonneront peut-être de trouver au mois de Juin un article sur le ski. Toutefois il n'est peut-être pas trop tôt, en mettant sous leurs yeux des souvenirs du précédent hiver, de les inciter eux aussi à goûter les joies de la neige.

14 janvier 1950 ! A l'appel de la neige ont répondu les skieurs d'Esso-Sports et le hall de la gare de Lyon retentit ce soir de leurs joyeux propos. Deux groupes ont rendez-vous : à 20 h. 30, les chevronnés partent pour Megève ; à 21 heures les débutants prennent la même direction, mais bifurqueront sur Samoëns, petit village au nord du Mont-Blanc. Samoëns, pour les jeunes, tous néophytes, c'est l'émerveillement de la montagne en hiver, c'est la joie de « chausser », pour la première fois, c'est l'émotion de la première descente (sur une pente petite...), c'est aussi, dirait notre Docteur, l'idéale cure de santé ; c'est encore une leçon d'humilité au contact de cette nature imposante qui influe sur la conduite des skieurs. A chaque séjour, j'ai pu constater l'esprit d'entraide qui les animait tous, et une nouvelle preuve vient d'en être donnée par nos Jeunes qui, mêlés à ceux du groupe « Shell », s'y sont fait de nombreux amis, et ont été conviés depuis, en leur célèbre Club house de Ruell, à une fort agréable réunion de week-end. Bravo à nos jeunes dont le séjour a resserré les liens de sympathie qui unissaient déjà nos deux Clubs. Il serait sans doute trop long de parler en détail de ce séjour, mais sachez que la vie au Chalet de l'Union Nationale des Camps de Montagne s'est déroulée sous le signe de la plus parfaite entente. Au point de vue sportif, un fait à retenir : seule parmi nos représentants, Mlle Solange Duménil sut décrocher une « Etoile », à l'épreuve des tests passés sous le contrôle des Moniteurs de la Fédération de Ski. Félicitations pour ces débuts prometteurs et ... « 3 Etoiles » pour l'an prochain !

A Megève, toujours accueillis avec sympathie par la famille Boissier au Chalet des Frasses, les anciens firent preuve d'une bonne condition physique sur les pistes, et leurs skis obéissaient aux pieds...et à l'œil... ! Sur une neige poudreuse de qualité exceptionnelle, les descentes succédèrent aux leçons, et le jour de la Coupe « Esso-Sports » (1^{re} épreuve inter-clubs Corporative), trois Associations se trouvèrent en présence au départ ; parmi elles, un seigneur d'importance : l'A.S. des

Cheminots de l'Ouest, champion de Paris individuel et par équipe, la seconde Association : la C.P.D.E. et la troisième : Esso-Sports. Une descente, tracée par le spécialiste Romain Morand, mit aux prises une vingtaine de skieurs sur les pentes du « Mouillebiau » (Rochebrune) ; les Cheminots de l'Ouest enlevèrent le Challenge avec facilité devançant Esso-Sports de 2'10". Nos skieurs réalisèrent cependant de bonnes performances. Pour les situer, indiquons que Jestin s'était classé second du Championnat de France Corporatif en 1949. Voici d'ailleurs les temps de nos représentants comparés à celui du 1^{er} :

| | |
|---|-----------|
| 1 ^{er} Jestin A.S.C.O. | 2'31" |
| du 2 ^e au 7 ^e : les équipiers de l'A.S.C.O. | |
| 8 ^e Kroll J. P. Esso-Sports . | 3'12"2/10 |
| 9 ^e Poznanski Michel Esso-Sp. | 3'16"2/10 |
| 10 ^e Mercier René Esso-Sports. | 3'22"3/10 |

| | |
|--|-----------|
| 12 ^e Mme Mazuir Esso-Sports | |
| (1 ^{re} des dames) | 3'42"4/10 |
| 13 ^e Mazuir André Esso-Sports | 4'52"2/10 |
| 14 ^e Mlle Goujon A. Esso-Sp. | 4'54"3/10 |
| 15 ^e Mlle Constalat H. Esso-Sp. | 5'37" |

Huit jours plus tard « Esso-Sports » était représenté aux Championnats de Paris Corporatifs (au Mont-Dore) par René Mercier qui réalisa, bien que s'y classant 15^e sur 42 participants, une bonne performance à environ 30" du 1^{er}, et devançant le suivant immédiat de plus de 30". Mais outre ces plaisirs purement sportifs, nos skieurs surent goûter pleinement la beauté des paysages alpestres, les couchers de soleil sur les cimes, la flânerie au long des pentes enneigées ; certains jours se passeront pour eux à se prélasser au soleil, et d'autres à tenter de percer du regard l'épaisse brume qui cachait la vallée, cette brume parfois si dense qu'elle semble une mer houleuse dont les vagues de coton s'entrechoquent sans bruit. A ces hauteurs, d'ailleurs, c'est le royaume du silence, un silence que ne parvient pas à troubler le cri d'un skieur. Puisse le mien vous parvenir... !

ANDRÉ MAZUIR.



Effet de givre à Megève.

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL

ÉDITIONS SODICO-PARIS

RÉGIE DE CE DÉPÔT LÉGAL
2^e TRIMESTRE 1950

IMP. LANG, BLANCHON ET C^{ie}
30, RUE DU POTEAU, PARIS